1 zł.

NR. 25/26

LOT I OBRONA PRZECIWLOTNICZO-GAZOWA POLSKI

DWUTYGODNIK

ROK WYDAWN. XIII

24 grudzień 1935 r.



WESOŁYCH ŚWIĄT!...

NA ŚWIĘTO BOŻEGO NARODZENIA

Mroki pokrywały ludzkość przed przyjściem Chrystusa. Świat uwikłany w materjalizmie i rozgoryczeniu wyczerpał swego ducha. Systematy religijne nie zaspakajały jego umysłu i serca. Misterja religijne i inne obrzędy dawno już poszły w poniewierkę i często służyły dzieciom i starszym za przedmiot szyderstwa. A tymczasem dusza odczuwała głód religji i obcowania z Bogiem — i dlatego Panteon, poświęcony wszechbóstwom, otworzył wrota bogom obcym, jednak i ten przyrost bogów nie podniósł religijności, raczej przyczynił się do jej większego upadku i zobojętnienia i do coraz obfitszego skrapiania posągu Jowisza krwią ludzką. Religja pogańska, źródło mitologji, nie przepisywały obowiązków etycznych człowiekowi: bogowie i ludzie tarzali się w zmysłowości i okrucieństwie, nie było łącznika pomiędzy bóstwem a czynem człowieka. Człowiek sam sobie był prawodawcą w zakresie moralności i cnoty — rezultat: przerażenie, ogarniało nawet samych pogan i przeświadczenie, że religja jest bezsilna wobec namiętności i że człowiek wręcz nie może osiągnąć cnoty na ziemi, dlatego też uciekali się nie do religji i kapłanów po rozwiązanie zagadnień życia — jeno do filozofów i poetów, u nich szukano rady i ukojenia, — oni jedni mogą jeszcze świat uratować od ostatecznego rozkładu. Niestety i dla nich przyszłość była beznadziejna. Tacyt nie wątpi, że państwo rzymskie ulegnie kiedyś zemście bogów; Cyceron nie chce wierzyć, by istniała prawda pewna i wiara niezawodna. Wyschła przeto powszechna wiara — pozostała tylko N a d z i e j a.

Trzy jednak prawdy uratowane zostały od zagłady: świadomość istnienia bóstwa, poczucie winy i konieczność przebłagania. Te prawdy podtrzymywały przekonanie powszechne o konieczności przyjścia Zbawcy nadziemskiego i stanowiły pomost do przyjęcia chrystjanizmu.

Danielowe tygodnie lat dobiegały kresu za dni Augusta cesarza (Dan. 9, 24).

I oto słychać śpiewy anielskie: „chwała na wysokości Bogu, a na ziemi pokój ludziom dobrej woli" (Luk. 2, 14). Blask gwiazdy Betleemskiej oświeca cały okrąg ziemi. Ex oriente lux. W blasku tej gwiazdy poznał człowiek Prawdę wieczną, Boga—Człowieka; w słowach pieśni aniołów usłyszał nowe wartości dotąd mu nieznane: dogmaty, prawdy etyczne i społeczne. A tak wielkie i władne, że ogarnęły go całego i dały przedtem mu nieznane ukojenie i radość, budziła się w nim nadzieja na osiągnięcie szczęścia — poczuł się na drodze prowadzącej do Boga, i mimowoli szedł do stajenki oglądać to „Słowo, które Ciałem się stało",— „iż się nam dziś narodził Zbawiciel, który jest Chrystus Pan, w mieście Dawidowem (Łuk. 2, 11). Rozpoczyna się od żłobka—tronu, aż do Kalwarji, z krzyża, z wyżyn Watykanu — panowanie Boga-Człowieka, Prawdy-Miłości na cały rodzaj ludzki i okręg ziemi.

Lecz i niestety: „Oto Ten położony jest na upadek i na powstanie wielu w Izraelu i na znak, któremu sprzeciwiać się będą" (Łuk. 2, 34) wypowiada prorocze słowa Symeon starzec. Świat się odtąd podzieli na przyjaciół i wrogów Jego, — jedni będą Go czcić — inni znieważać, jedni miłować — drudzy nienawidzieć. Jesteśmy świadkami tej prawdy; widzimy dwa zwalczające się obozy.

* * *

Polska w zaraniu swych dziejów przyjęła wiarę Chrystusową, a z nią kulturę i cywilizację, odtąd rozpoczął się jej byt historyczny, weszła do rodziny narodów cywilizowanych. W chaosie pojęć, w trudnych okresach swojej historji wierną jest zawsze Bogu: „Polonia semper fidelis".

I dziś, gdy nas trapi kryzys nietylko materjalny, lecz i moralny — tarczą nam będzie żywa wiara. Duch narodu zawsze po chwilach zwątpienia szybuje na skrzydłach prawd nadprzyrodzonych wzwyż i tam szuka ukojenia i ratunku. Duch rycerstwa, gotowy do poświęcenia się i ofiary dla wiecznego Ideału — powszechnego pokoju i szczęścia w dniu Bożego Narodzenia zbiera swe siły i energję do walki zwątpieniem z bezładem.

Na dobrej woli nam nigdy nie zbywało.

Genjusz ludzki już dawno kusił się o pokonanie powietrza. Po przez mity Ganimeda, którego Jowisz uniósł w powietrze, Persena, dosiadającego skrzydlatego Pegaza i Dedala i Ikarem o przyprawionych przy pomocy bóstw skrzydłach, po przez niewinne próby nowoczesnego lotnictwa aż do dzisiejszych sukcesów bohaterów powietrza, tych prawdziwych ptaków podniebnych, — ileż podjęto trudów i ofiar poniesiono, aby oderwać się od ziemi i zawisnąć w powietrzu! Lotnik opanował powietrze nie dla popisu i brawury, lecz dla dobra obrony Ojczyzny! Czy te próby, okupione tylu ofiarami, nie są wskaźnikiem, że nie dla ziemi stworzony jest człowiek, lecz do górnych stref?!

—„...Na poziomy wylatuj!" — już nie nie do młodzieży tylko, ale do całego narodu dziś wołamy! A lotnik polski w górny przebywający przestrzeniach w dniu dzisiejszym z chórami aniołów, przy dźwiękach odgłosu motoru i skrzydeł — śpiewa hymn: „Dla Ciebie Polsko i dla Twej chwały".

L.O.P.P., skupiająca w swoich szeregach dużą część społeczeństwa, mająca na celu obronę życia i mienia obywateli, całość i bezpieczeństwo swej Ojczyzny—na sztandarze swym symbolicznym ma wieczną tęsknotę człowiek ku ideałom, danym nam z wysocza, odrywającym nas od ziemi i wszystkiego, co jest przyziemne. Ideały L. O. P. P. to pokój bezpieczeństwa Państwa. L. O. P. P. przyprawia nam skrzydła i każe nom szybować w blasku w przestworzach ku górnym ideałom.

Obyśmy umieli ocenić jej wartości i cele, byśmy zechcieli doszukać się wiecznej trapiącej nas tęsknoty za Nieskończonością.

Ks. Edmund Paszkowski
Kapelan L.O.P.P.



KOLENDA LOTNICZA

Zleciały się ptaki z aniołami nad stajenką,
śpiewają, jak wiole i flety, bardzo cienko:
„Gloria, Gloria in Excelsis Deo!
Skąd się Boże Dziecię tu wzięło?"

Śpiewają, jubilują, że tchu im nie starczy...
Aż tu od polskiej strony coś furczy, coś warczy.
„Gloria, Gloria in Excelsis Deo!"
Coś za szopą w polu stanęło.

Wyszło dwóch z maszyny: obserwator sierżant i pilot oficer.
Mięli hełmy mocne, grube nogawice, rękawice.
„Gloria, Gloria in Excelsis Deo,
skorośmy tu — najgorsze minęło.

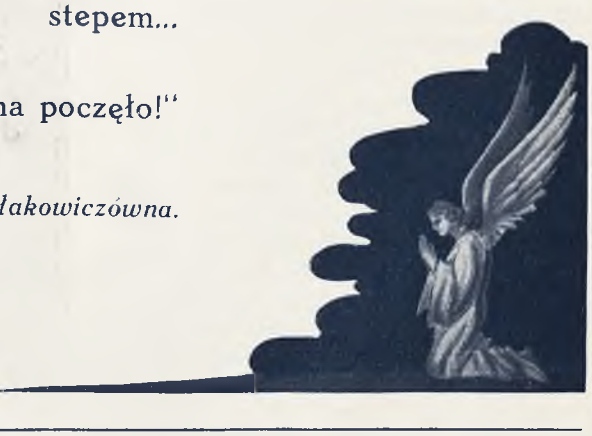
Państwo — aniołowie z Nieba i panowie ptaszki,
przywieźliśmy dla Dzieciątka z Polski różne cacka, fraszki, fatałaszki...
Gloria, Gloria in Excelsis Deo!
...W sam czas, choć paskudna droga nad Judeą".

Weszli do stajenki, poklękali wśród aniołów, ptaków i pastuchów,
zaśpiewali dwie kolendy na dwa basy. A Dzieciętko śmieje się i słucha.
„Gloria, Gloria in Excelsis Deo!
A czegoż to nie w Polsce się urodził, lecz w Judei?!

Wzywaliśmy was, o Jezu z Marją i Józefem,
Śpiesząc tutaj nad górami, morzem i nad suchym stepem...
Gloria, Gloria in Excelsis Deo!
Chwała, chwała Słowu, co się z Ducha poczęło!"

Kazimiera Iłłakowiczówna.







ORLĘTA LWOWSKIE WRACAJĄ...

Dnia 16 listopada r. b. Warszawa pożegnała na zawsze doczesne szczątki starych „orląt lwowskich", pułkownika Władysława Torunia i majora Stefana Steca, którzy w dniu następnym spoczęli we Lwowie na wieki we wspólnym grobie ze swym starym przyjacielem kapitanem Stefanem Bastyrem.

Orlęta lwowskie powróciły do rodzinnego gniazda... Ze skrzydłami, niestety, nazawsze podciętemi, spoczęły we wspólnej mogile na cmentarzu Obrońców Lwowa.

* * *

Było ich niewielu...

Już w zaraniu swej młodości skupiali się we Lwowie.

Toruń, Bastyr, Stec, de Beaurain, Rumbowicz, Roland, Tieger — oto prawie wszyscy „założyciele" rodu, a gniazdem ich była politechnika lwowska.

Młode ich lata zbiegły się szczęśliwie z pierwszemi, naiwnemi poczynaniami lotniczemi. Dziwnym, a mimo wszystko prawdziwym, staje się fakt, że kresowe miasto Lwów w swych pomysłach, posunięciach i dociekaniach grubo wyprzedzało — jeśli chodzi o pierwsze kroki lotnicze — nietylko inne polskie miasta, lecz niejednokrotnie i stolice obcych państw.

Dziwnem bowiem „powietrzem" powietrzem lotniczem, w pewnym czasie wiać poczynało we Lwowie. Znaleźli się tam ludzie, jak inż. Libański, który już w 1905 roku (!) poczyna na podziw wszystkich — mówić o „lotnictwie"! Skupia naokół siebie młodzież polską, która w porywie młodzieńczym, nie myśli dużo, nie kombinuje: chce pracy, dąży do czynów.

Tak stworzył się pierwszy, bardzo podatny grunt do założenia pierwszego w Polsce, ośrodka — gniazda lotnictwa polskiego, z którego rozpoczyna się prawdziwy polski rodowód lotniczy.

A gniazdem tym stał się „Związek awiatyczny studentów politechniki lwowskiej założony w roku 1909.

Na liście pierwszych założycieli tego związku, między innemi, figuruje nazwisko młodego studenta Władysława Torunia. Lista nie została zamknięta i szybko uzupełniała się dalszemi nazwiskami: Bastyr, Stec, de Beaurain. Młody Rumbowicz — jak zawsze czynny i pomysłowy. Roland, Tieger — a wszystko to wśród przyjaznej atmosfery profesury lwowskiej, — wśród poparcia znanych już podówczas profesorów Hubera, Sochackiego, Webera — i wielkiego zainteresowania społeczeństwa polskiego we Lwowie, na czele którego przodował zawsze niezmordowany inż. Libański.

Ileż to pomysłów w młodzieńczych głowach! Jakże daleko patrzyła ta młodzież, gdy już w 1911 roku prosi władze centralne w Wiedniu o utworzenie przy politechnice lwowskiej specjalnej katedry i laboratorjum aerodynamicznego!

* * *

Zawierucha wojenna w sierpniu 1914 r. przerzedziła szeregi młodzieży politechniki lwowskiej. Aczkolwiek wcieleni do obcego wojska, do różnych broni i formacji — po pewnym czasie, każden z osobna, znalazł się, mimo trudności, w swym żywiole — lotnictwie, któremu już od lat wielu poświęcał się czynnie.

Stare kontakty poczynają działać... Koledzy odszukują się nawzajem, informują, pomagają sobie, tembardziej, że wśród nich rosną już — coprawda w obcych barwach — prawdziwe „asy" wojenne lotnictwa, jak Stec, Bastyr.

Porozumienie staje się żywsze, skoro zaistniała możliwość stworzenia pierwszej polskiej formacji lotniczej przy legjonach komendanta Piłsudskiego, do której to formacji, z rozkazu Komendanta, poczyna dyskretnie zbierać chętnych, wspólny kolega lwowski, legjonista de Beaurain.

Grób kapitana Bastyra.



Beaurain nosi mundur podporucznika legjonów, a służbę pełni w austrjackiej eskadrze. Tą jedyną drogą łatwiej było utrzymać kontakty na przyszłość.

A liczba chętnych do polskiej formacji lotniczej rośnie i nie ogranicza się do byłych wychowanków politechniki lwowskiej.

Stanowcza postawa władz austrjackich nakazuje zrezygnować ze wszystkich pomysłów stworzenia polskiego oddziału lotniczego. Pozostaje więc jedynie tajne sprzysiężenie, że w razie potrzeby — która zbliżała się szybkiemi krokami — wszyscy staną, jak jeden mąż, — tam, we Lwowie, u swego gniazda rodzinnego — politechniki lwowskiej.

* * *

Niedługo czekano na tę okazję. Już w połowie października 1918 roku stało się jasnem, że zbliża się nieunikniona klęska wojenna i polityczna Austrji, co musi zwiastować odrodzenie Polski.

Stare kontakty poczynają więc działać: we Lwowie czynni już są: Bastyr, Toruń, Stec, de Beaurain, innych, jak Roland, Tieger, Mokrzycki, Tomicki, Tebinka, Kubala i t. d. powiadomiono o zbiórce. Sytuacja staje się coraz to groźniejszą, zbliża się chwila, gdy już będzie decydował czyn.

Do spełnienia tego czynu, który w oczach tej małej grupki lotników polskich uwidoczniał się w zajęciu lwowskiego lotniska wraz z samolotami, wszyscy przygotowują się gorączkowo.

Narazie — praca ogranicza się do porównania sił, co odrazu wypada na niekorzyść naszą. Postanawia się użyć przebiegłości — nawiązuje się więc kontakty z robotnikami austrjackiego parku lotniczego, szkicuje się dokładne rozlokowanie objektów i ochrony komendy austrjackiej, wreszcie powoli zbiera się coraz to większe grono, gotowe do wystąpienia w razie potrzeby.

Sytuacja jednak gwałtownie zmienia się na niekorzyść naszą i dzień 31 października zaskoczył grono lotników koniecznością rozpoczęcia natychmiastowego działania w kierunku zajęcia lwowskiego lotniska.

Walki uliczne we Lwowie, odcięcie lotniska od miasta, brak ludzi i uzbrojenia — wszystko to sprawiło, że trzeba było działać szybko, zdecydowanie, a jednocześnie niezwykle ryzykownie.

Śmiało więc rzec można, że okres pierwszych trzech dni walk we Lwowie, poczyna-



Porucznik Władysław Toruń.

jąc od 31 października do 3 listopada, doprowadził do tego, że zaledwie trzej lotnicy: Bastyr, Toruń, de Beaurain, przy pomocy akademików, robociarzy-kolejarzy, to znów włościan z okolicznych wiosek, opanowali lwowskie lotnisko.

Okres ten nazwać można prawdziwą epopeą lotniczą, okresem najbardziej fantastycznego splotu wydarzeń. Pomyślcie tylko — że zaledwie kilku polskich lotników zdecydowało o tak ważnym podówczas dla obrony Lwowa wydarzeniu, jak posiadanie lotniska lwowskiego.

We Lwowie przeżywano ciężkie chwile. Nieliczna garść ochotników, źle uzbrojonych, głodna i napoły przemarzła, broniła się w odciętym Lwowie. Nadzieje wszystkie skierowały się ku lotnikom, którzy tylko jedynie mogli poinformować inne miasta o sytuacji we Lwowie i prosić o odsiecz. Lecz na lotnisku lwowskiem praca już wre — „załogi" przygotowują się do lotu.

Mało kto dziś już wie, że nie kto inny, a ówczesny porucznik Władysław Toruń namalował ***pierwsze polskie oznaki lotnicze*** na skrzydłach samolotu lotniczego w dniu 5 listopada 1918 roku.

Dwa pasy: czerwono-biały, pod dolnemi skrzydłami samolotu, z jeszcze nie wyschniętą farbą, zwiastowały obrońcom Lwowa w dniu 5 listopada, że lotnictwo polskie już istnieje — i że przychodzi z pomocą!

* * *

Nazwano ten oddział „eskadrą lwowską". Dowództwo objął porucznik Stefan Bastyr, a liczba personelu zwiększała się z dnia na dzień. Od lotników żądano wciąż nowych i nowych zadań.

Przedewszystkiem chodziło o utrzymanie się we Lwowie, gdzie znaczne siły ukraińskie wypierają słabą załogę polską.

Improwizowanej więc „eskadrze lwowskiej" przypadło w udziale rozpoznanie sił nieprzyjaciela i bombardowanie. Z tego okresu datują się pełne poświęcenia czyny, jak na ówczesne warunki. Już 12-go listopada porucznik Bastyr organizuje pierwszy lot **drużynowy** z trzech samolotów, celem zbombardowania Wysokiego Zamku, gdzie usadowiła się baterja ukraińska.

W dniach następnych „eskadra lwowska" ponosi pierwsze straty: podczas atakowania ukraińców, zostaje ranny w rękę por. obs. de Beaurain, a 18-go listopada zestrzelono samolot por. Steca, który wiózł do Przemyśla posła dr. Strońskiego.

Okres najcięższy obrony Lwowa trwał do 21 listopada, t. j. do czasu przybycia odsieczy z Krakowa pod dowództwem ppłk. Tokarzewskiego. W tym więc okresie przypadły lotnikom lwowskim najcięższe zadania — nietylko zadania bojowe, lecz i utrzymywanie łączności z resztą kraju, gdyż Lwów był oblężony ze wszystkich stron. Pod koniec tego okresu wyróżnia się swą działalnością por. Toruń, który celnem zrzuceniem bomb rozbija zachodnią basztę Cytadeli, zmuszając tem ukraińców do ucieczki.

Jak intensywną była praca tej pierwszej zaimprowizowanej jednostki świadczy fakt, że w miesiącu listopadzie wykonano, przy kilku zaledwie załogach i starych samolotach — 65 bojowych lotów!

Poza pracą bojową we Lwowie, ogromną usługę oddawali lotnicy lwowscy, utrzymując jedną drogą powietrzną — łączność.

Marszałek Piłsudski wspomina o tem następującemi słowy: (patrz J. Piłsudski. Pisma, mowy, rozkazy. Tom VI, str. 142—143): „...W tym czasie przybiegały do mnie najrozmaitsze wiadomości o stanie Lwowa... Starałem się ściśle zbadać stan rzeczy. Około 20 listopada (ściśle daty ustalić nie mogę) przyleciał wreszcie lotnik Stec, który mi w imieniu tegoż Łapińskiego zdał sprawę z tego, jak jest we Lwowie.:.. Wreszcie powiedział mi, że teraz leci zpowrotem do Lwowa, lecz osobiście jest tak mało przekonany o możliwości obrony, że nie jest pewny i nie wie, czy lotnisko, z którego wyleciał, będzie jeszcze w posiadaniu polskiem, czy też już w ruskiem...."

Powyższy ustęp z mowy Marszałka Piłsudskiego charakteryzuje nietylko doniosłość akcji łączności lotników z *Naczelnym Wodzem,* lecz i faktyczny stan obrony Lwowa, a w szczególności ciężkie chwile, jakie przeżywali lotnicy na lotnisku lwowskiem „Lewandówka".





Porucznik Stefan Stec.

Już tylko dla zaznaczenia innego faktu historycznego, również mało ogółowi znanego, przytoczę jeszcze pewien szczegół z pobytu por. Steca w Warszawie.

Jak to ongiś było przyjęte w lotnictwie, każdy pilot na swym samolocie mógł namalować swój znak indywidualny. Odznaką por. Steca — jeszcze z czasów austrjackich — była czerwono-biała szachownica. Tę odznakę wymalował por. Stec i na samolocie, którym przyleciał do Warszawy.

Owczesny dowódca wojsk lotniczych ppłk. Łossowski spostrzegł tę odznakę na samolocie, zainteresował się nią i przedstawił do zatwierdzenia jako odznakę wojskowego lotnictwa polskiego, która do dziś dnia bez zmian obowiązuje jako odznaka państwowa.

Dumni być musimy, że rodowód tej odznaki wywodzi się od bohatera lotniczego porucznika Steca!

* * *

Stare grono przyjaciół, jeszcze z przed wojny, niedługo pracowało we wspólnej eskadrze.

Por. Bastyr pozostaje nadal dowódcą eskadry, por. Stec odchodzi na uzupełnienie nowej eskadry, „trzeciej", przybyłej z Krakowa, a por. Toruń obejmuje bardzo ważne stanowisko kierownika warsztatów lwowskich, nie przestając zresztą pełnić służbv bojowej.

Każdy z nich — na swych odcinkach pracy — świeci stale przykładem obywatela i żołnierza, bez względu na rodzaj pracy, który mu przypada.

Czynnym, jak zwykle, jest Bastyr. Złożony ciężką chorobą w grudniu, nie przestaje kierować bojową pracą eskadry. Nieco później — z chwilą pzybycia nowej eskadry z Krakowa, obejmuje dowództwo nad połączonemi eskadrami, kierując ich pracą bojową, w szczególnie intensywnmy okresie wiosennej ofensywy, która doprowadziła wreszcie do oswo-



Dowództwo III dyonu i parku lotniczego we Lwowie.



Kpt. Bastyr z 5-ą eskadrą w 1920 r.

bodzenia Małopolski Wschodniej. Mianowany kapitanem pozostaje, aż do tragicznej śmierci, dowódcą słynnego III dywizjonu lwowskiego.

Dzieje tego dywizjonu — to dzieje jego dowódcy, kapitana Bastyra.

Zawsze pierwszy, zawsze przy najtrudniejszem zadaniu, przy niebezpiecznym locie — swoim osobistym przykładem wskazywał drogę dla właściwej pracy lotników. Praca III dywizjonu lotniczego, począwszy od pierwszych dni jego stworzenia we Lwowie — poprzez gorący okres ofenzywy kijowskiej, odwrotu z Ukrainy — stanowić będzie — po wsze czasy — wzór godny naśladowania.

Surowy, lecz sprawiedliwy, niezwykle wymagający, lecz koleżeński, odważny — ale rozważny — oto był typ słynnego Bastyra, który urósł i to słusznie — jako postać legendarnego dowódcy w lotnictwie polskiem.

Dbając o wszystkich — zapominał o sobie. Wykonywując, w ciężkich chwilach odwrotu z Ukrainy, po 2—3 loty dziennie, osłabiał i tak już nadszarpnięte zdrowie.

I oto, gdy w dniu 6 sierpnia 1920 roku wzniósł się dla wypróbowania nowego samolotu Fokker'a — wskutek przemęczenia, jego sprawne ręce nie doprowadziły samolotu do ziemi. Stracił przytomność w powietrzu... i zginął na lotnisku lwowskiem, tam... gdzie rozpoczął swój pierwszy lot bojowy.

* * *

Piękną postać typowego lotnika — stanowił porucznik-pilot Stefan Stec. Z chwilą przybycia do Lwowa miał już poza sobą wspaniałą przeszłość lotniczą w armji austrjackiej, gdzie był uważany za jednego z najzdolniejszych i najodważniejszych lotników.

Szybko daje się poznać we Lwowie. Jego wszystkie loty, wykonywane z bezgraniczną odwagą, stanowią przykład dla innych i wprawiają w podziw.

Po krótkim pobycie w eskadrze Bastyra otrzymuje dowództwo nowej eskadry, 7-ej, późniejszej Kościuszkowskiej. Jako dowódca eskadry, w wiosennej ofenzywie pod Lwowem, dokonuje cudów waleczności: dwukrotnie zostaje zestrzelony ogniem ukraińców, lecz szczęśliwie dociąga do własnych linji.

Stworzenie polskiego lotnictwa myśliwskiego należy przypisać jedynie inicjatywie por. Steca. Za jego namową zakupiono w Wiedniu myśliwskie samoloty i Stec stał się



Podpułkownik Władysław Toruń.

pierwszym dowódcą zorganizowanej przez siebie eskadry myśliwskiej. Jesienią 1919 roku odchodzi do Paryża, by dokończyć swe specjalne wyszkolenie techniczno-lotnicze. Po roku już wraca jako inżynier i przystępuje do zorganizowania produkcji polskich samolotów.

Niestety, nie sądzono mu było pracować nadal dla ukochanego lotnictwa. 11 maja 1921 roku po raz ostatni wzniósł się z pola Mokotowskiego na samolocie „Spad" i w



parę chwil później, na skutek defektu silnika, zginął śmiercią lotników.

Najstarszym, jeśli chodzi o tradycje lotnicze, był porucznik Władysław Toruń, który, jako młody student politechniki lwowskiej, należał do członków-założycieli gniazda późniejszych „orląt lwowskich"—związku awjatycznego studentów. Jako prawie ukończony inżynier, porucznik Toruń, od samego początku objęcia lotniska we Lwowie, stale „rozdwajał się". Z jednej strony, piękna bojowa przeszłość lotnicza ciągnęła go do zadań bojowych — z drugiej zaś strony zamiłowania do pracy techniczno-konstrukcyjnej kierowały go do warsztatów. Postanowił więc godzić jedno z drugiem.

Po krótkim pobycie w improwizowanej „eskadrze lwowskiej" objął kierownictwo bodajże najważniejszej placówki podówczas, która mogła dostarczać samoloty — warsztatów lotniczych, t. zw. parku lotniczego we Lwowie. Korzystając z rozlokowania na wspólnem lotnisku, stale się zgłaszał na ochotnika do lotu bojowego, to do jednej, to do drugiej eskadry.

Zasługi porucznika, później ppłk. Torunia nie dadzą się ująć w kilku zwięzłych wierszach, można je dopiero zrozumieć, wczuwając się w ówczesne warunki bojowe, gdy brak było samolotów i gdy tylko niezwykle wytrwała praca komendanta parku lwowskiego spowodowała, że III-ci dywizjon miał możność otrzymywać remontowane samoloty szczególniej w okresie najcięższym, obrony Lwowa, jesienią i zimą 1918-19 roku i w sierpniu roku 1920-go.

9 sierpnia 1924 roku zmarł podpułkownik Toruń skutkiem tragicznego wypadku.

* * *

Oto piękne postacie „orląt lwowskich", pierwszych lotników polskich, tych, który położyli trwałe fundamenty pod tradycje bojowe lotnictwa polskiego.

Dziś Orlęta Lwowskie powróciły do rodzinnego gniazda, skąd rozpoczynali swe pierwsze, niepewne kroki lotnicze, gdzie w wieku dojrzałym dali dowody swej pracy, pełnej poświęcenia, i gdzie obecnie we wspólnym grobie, stanowić będą dla całego lotnictwa polskiego najdroższą pamiątkę bohaterskich czynów Orląt Lwowskich — kawalerów Orderu Virtuti Militari.

Marjan Romeyko.



PRZED DWUDZIESTU LATY...

To było przed laty dwudziestu! Bagatela... Wprost wierzyć się nie chce, gdy się pomyśli o tem: przecież wydaje się, że to było wczoraj. Boże Narodzenie, rok 1915. A więc drugi rok, drugie święta wojny światowej. Ileż od owych dni, w czasie tych lat dwudziestu, w Polsce, zwłaszcza w Polsce się zmieniło!...

Niech mi Czytelnicy darują, że na te sprawy spojrzę dziś z osobistego punktu widzenia, niech pozwolą mi sięgnąć do wspomnień z okresu kiedy jeszcze byliśmy niczem, kiedy **wszystko** jeszcze zrobić było potrzeba — zrobić samemu w przeświadczeniu, że musi to być zrobione i to — najczęściej wbrew radom ludzi „doświadczonych", ostrożnych czy wprost tchórzliwych. W owym czasie ludzie ci nazywali nas jeszcze szaleńcami, twierdząc, że ludzie rozsądni, miast porywać się do szabel, winni oczekiwać spokojnie, aż sprawa Polski będzie „załatwiona" w drodze takich czy innych kombinacyj politycznych...

My jednak robiliśmy swoje. Siły nasze acz powoli, ale przecież rosły—i jeśli idzie o bliższe, kawaleryjskie podwórko, w owym czasie, to jest ku końcowi roku 1915 idzie, mieliśmy już wreszcie pełny, czteroszwadronowy pułk. Mój Boże, jakże dumni, jakże szczęśliwi z tej „masy wojska" byliśmy. Miała wreszcie Brygada prócz piechoty, artylerji i saperów wreszcie pułk własnej kawalerji i to kawalerji, która umiała zostawić konie, swój skarb największy, swą wartość istotną — w rejonach zakwaterowania i narówni z piechotą szła na linję do okopów, rzuconych gdzieś w borach niedostępnych i w zamarzniętych bagnach Wołynia...

Jakoś właśnie przed samemi świętami Bożego Narodzenia pułk nasz zmienił po raz już niewiem który z rzędu swój „rejon zakwaterowania" i w samą Wilję zjechał do dużej, mniej niż inne odartej przez wojnę ze wszystkiego wsi Werchy, gdzie też całym pułkiem, rozkwaterowani wygodnie stanęliśmy na dłuższy podobno postój. Mogliśmy śmiało tedy zaśpiewać:

„Zjechali do wsi ułani
A cały pułk ich tam stał!"

Czy to właśnie śpiewaliśmy, czy co innego, wjeżdżając do owych Werchów, gdzie. rzecz prosta, ludność cała wyległa nietyle, by nas powitać ile się na nas pogapić — nie należy w te jchwili do historji. Umieściliśmy jaknajwygodniej konie, rozłożylismy się na kwaterach i zaraz trzeba się było brać na krótkim zimowym dniu do przygotowań wigilijnych. Uczty uroczyste sprawialiśmy wówczas zwykle plutonami pod przewodnictwem dowódcy plutonu, starci oficerowie wraz z dowódcą pułku chodzili po plutonach, by się przełamać opłatkiem i wypić obowiązującą kolejkę. Mieliśmy przecie wtedy w początkach, czy choćby w drugim roku wojny, jeszcze zapasy co się zowie a nastrój był taki, jaki tylko na wypoczynku świątecznym, na kwaterze ułańskiej panuje.

Pewnie się też niejednemu z nas dobrze z czupryny kurzyło, gdy w pewnym momencie, odprowadzając za próg składającego nam życzenia dowódcę pułku z jego świtą, całą naszą roześmianą, wiwatującą gromadą wysypaliśmy się na drogę. Była cicha noc Bożego Narodzenia, skrzypiał pod nogami śnieg, twardy i ubity, jak lód i pod śniegiem tym, jak pod puszystą pierzyną spały chaty wsi. Spały pewnie nie wszystkie. W niejednej z nich jarzyły się wesoło okna oświetlone i dochodził do nas echem śpiew czy śmiechy naszych kolegów...

My sami okrzykami żegnaliśmy odchodzących naszych oficerów, potem, mocno rozgrzani zabawą, nie zważając na mróz, może oczarowani urokiem nocy zimowej staliśmy długą chwilę, nie decydując się jeszcze wrócić do przerwanej przed chwilą biesiady.

Niejeden z nas patrzył w niebo. Może szukał gwiazd, choćby tej jednej, która, gdy błyśnie, znak to, że nastaje święto najdroższe, najmilsze w roku, dzień w którym bardziej niż kiedykolwiek myśli się o swoich, o bliskich, o tych którzy pozostali gdzieś daleko, i w takiej chwili, patrząc w niebo odszukują nas myślą w przestrzeni!

Długi czas jednak patrzeliśmy napróżno, tego wieczoru niebo pokryte było ciężkiemi. ciemnemi chmurami, które usiłował rozsunąć zrywający się chwilami wiatr. Szum jego dochodził z pobliskiego, ciemniejszą ścianą rysującego się za wsią lasu, wzmagał się i nacichał.

I w pewnej chwili — drgnęły widocznie nieruchome dotąd obłoki i z ukazującej się pośród nich szczeliny nieba błysnęła ku nam mocnem, błękitnem światłem gwiazda. Światło to początkowo przez kontrast wydało nam się tak silne, iż przysiąc było można, że to płonąca, wyrzucona w górę rakieta, stając w martwym punkcie swej drogi powietrznej pali się tam, wysoko w niebie, swym zimnym, drgającym blaskiem, by za chwilę zniżyć swój lot i z lekkim trzaskiem zgasnąć jak te, które jeszcze tak nie dawno oświetlały nas, spłaszczonych na śniegu wskazując za cel karabinom nieprzyjacielskim.

— Rakieta, — zawołał ze śmiechem któryś z kolegów.

— A może samolot, — zauważył inny może mniej trzeźwy czy też o silnie rozwiniętej wyobraźni, jako, że o nocnych lotach tak zwyczajnych dziś nie śniło nam się jeszcze wówczas.



Ale mnie ten jego okrzyk: „samolot" utkwił czegoś mocno w uszach i myśl o tem nie opuszczała mnie długo. To prawda, po chwili byliśmy już za stołem, gdzie zabawa znów rozpoczęła się w najlepsze, gdzie słyszałem śmiech i śpiewy, co nie przeszkadzało zupełnie, że do mózgu wciąż uparcie myśl ta sama wracała.

Jakto, jeszcze przed chwilą byłem tak szczęśliwy i dumny z tego, że służę w Brygadzie, że Brygada ta ma i piechotę i artylerję i saperów i — co tu gadać: pułk własnej kawalerji, szczyt marzeń doniedawna! I — z drugiej strony — jedno tylko przygodne, żartem rzucone w noc zimową słówko: „samolot" wywraca cały ten dumny rachunek czy choćby tylko zmniejsza jego wartość! Samolot. Przecież w owym czasie, **przed laty dwudziestu,** nie widzieliśmy samolotów innych, jak nieprzyjacielskie unoszące się nad naszemi linjami, maszyny wroga przeciw którym usiłowaliśmy się odstrzeliwać z naszych krótkich karabinków, zgadując tylko czy wróg zrzuci nam bombę w prezencie, czy nie, czy może wróci skąd przyleciał spędzony przez któryś aparat naszych ówczesnych „sprzymierzeńców". Tak, w owym czasie samolot nad naszemi głowami mógł być tylko rosyjski, austrjacki, lub niemiecki, ptak stalowy należący do wielkiej armji któregoś z tych mocarstw pośród których my byliśmy zawiązkiem dopiero czegoś, gdzie wiara była wszystkiem. I ta olbrzymia naówczas przepaść dzieląca nas, żołnierzy bez państwa własnego, gdzie za wszystko za rząd, za sztandar, za hasło walki starczał nam nasz Wódz — od miljonowych armij opartych o tak potężne środki i jeszcze potężniejsze zdawało się państwa, przepaść wyobrażona w fakcie panowania lub — niepanowania nad powietrzem, dręcząca mózg myślą upartą — nie dała się już tego wieczoru wybić żadnej myśli innej...

To było, jakże to dawno, w wigilijny wieczór przed laty dwudziestu. A dziś, po latach, patrząc w nocy na światła samolotów naszych krążących w ciemnościach nad naszą stolicą, nasłuchując warkotu ich śmigła, ileż razy myślę o tamtej nocy, o tamtej, samotnej z za rozdartych przez wiatr chmur świecącej gwieździe. Dziś, po latach, gdy Ojczyzna nasza jest państwem potężnem, gdy powietrza naszego broni nasza wielka armja skrzydlata wsparta o potężną organizację opasującą cały kraj siecią L. O. P. P. we wspomnieniu gwiazda ta zdaje się przypominać mi swym migocącym zwodniczym blaskiem o tem, iż — przed laty dwudziestu — ta samotna Brygada walczącego o Polskę Komendanta, rzucona w śniegiem zasypane pola i lasy Wołynia i pozbawiona lotnictwa własnego, była **wszystkiem** co posiadaliśmy wówczas!...

Karol Koźmiński















POCZTA LOTNICZA

Historja poczty jest może tak stara, jak historja ludzkości. Ludzie zawsze pragnęli porozumieć się między sobą we wszelkiego rodzaju sprawach politycznych, wojskowych, handlowych i osobistych. Służył do tego list — obojętne, czy w postaci kamiennej tabliczki z wyrytemi na niej znakami, czy w formie papyrusa zapełnionego kunsztownem pismem. Cóż było zadaniem poczty dzisiaj, dawniej i zawsze? — doręczyć jaknajprędzej przesyłkę adresatowi. W zależności od epoki i ówcześnie posiadanych środków komunikacyjnych, oraz odpowiedniej organizacji pocztowej, przesyłka taka trwała krócej lub dłużej. Środkiem przewozowym poczty był: goniec pieszy, koń, wielbląd, okręt, a później: kolej żelazna, samochód i ostatnio samolot.

Z organizacją poczty, a więc instytucji przygotowanej do jaknajszybszego przewozu listów spotykamy się już w starożytnej Persji, jeszcze na długo przed Narodzeniem Chrystusa. W Polsce ślady organizacji pocztowej spotykamy w dobie panowania Twórcy Królestwa Polskiego, Bolesława Chrobrego (992 — 1025 r.), ale pocztę w ścisłem tego słowa znaczeniu i doskonale funkcjonującą widzimy dopiero za panowania Zygmunta Augusta (1548 — 1572 r.). Na rozległych traktach ukazały się karetki pocztowe, przewożące przeważnie listy, przesyłki i pasażerów z jednej „stanicy pocztowej" do drugiej. Zmęczone drogą konie zastępowano świeżemi, wypoczętemi, a karetka obładowana pocztą i pasażerami gnała na łeb na szyję w ulewy, deszcze, wichury, w upalne i skwarne dni, byle szybciej, byle na czas zdążyć ze stosami listów, pośredniczących w wymianie myśli, uczuć, pragnień i żądań ludzkich. Donośny głos trąbki pocztyljona spędzał z drogi wozy chłopskie, karety, jezdnych i pieszych. Poczta miała pierwszeństwo, dla szybkości musiała mieć wolną drogę.

Przyszła epoka pary, genjalny Stephenson, konstruując w 1825 roku lokomotywę parową nie zdawał sobie może sprawy z przewrotu komunikacyjnego jaki się dokonał. W Anglji już od 1830, w Niemczech 1835, w Rosji, Austrji i Francji 1838, a na ziemiach polskich od 1845 roku powstała kolej żelazna i zaczyna wypierać karetki pocztowe. Listy stopniowo przenoszą się do kolejowych wagonów pocztowych. Wszystko jedno kto będzie woził, byle szybciej.

Na horyzoncie światowych wynalazków zjawia się w 1903 roku samolot. Marzenia całych pokoleń realizują się w niedoskonałym jeszcze tworze braci Wright. Ale rozwój lotnictwa idzie w piorunującem tempie, samolot staje się coraz doskonalszy, lata coraz szybciej, pewniej i dalej. Samolot obala ustalone pojęcie czasu i przestrzeni; w komunikacji rok zamienia się na miesiąc na tydzień, tydzień na dzień, a dzień na godzinę.

W wyścigu lotniczym, który się odbył rok temu na trasie Londyn — Melbourne, a więc z Europy do Australji, anglicy zdobyli 1-sze miejsce, pokonując przestrzeń 18.000 km. w ciągu 71 godzin lotu, łącznie z koniecznemi postojami na uzupełnienie paliwa. Tę samą drogę odbyli holendrzy na seryjnym samolocie pocztowo-pasażerskim w ciągu 90 godzin 13 minut. Samolot Holendrów zabrał ze sobą do Australji szereg worków z listami pocztowemi. W dniu startu t. j. 20 października równocześnie odpłynął z Londynu do Australji szybki parowiec pocztowy, który do Melbourne mógł zawinąć, pomimo pośpiechu dopiero 28 listopada. A zatem list przesłany z Anglji do Australji przez najszybszy parowiec pocztowy dochodzi na miejsce w ciągu 5 — 6 tygodni, kiedy ten sam list przewożony samolotem pocztowym dochodzi do adresata w ciągu raptem 4-ch dni.

Poczta lotnicza rozwinęła się bezpośrednio po wojnie światowej. Zapoczątkowała ją Francja w 1919 roku, otwierając linje lotnicze komunikacyjno-pocztowe na trasie Tuluza — Marokko, Paryż Londyn i t. d. W ślad za nią poszły wszystkie inne zainteresowane państwa. W niektórych rozległych państwach jak Ameryka i Rosja, gdzie olbrzymie odległości, pomimo szybkiej komunikacji kolejowej, przedłużają niepomiernie czas przesyłek listowych, poczta lotnicza oddaje nieocenione usługi. Poczta lotnicza specjalnie na dużych trasach przelotowych rozwija się bardzo szybko. Dziś posiadamy linje lotniczej komunikacji pocztowej, opasujące cały świat. Do jednych z najciekawszych należą linje francuska i niemiecka, prowadzące z Europy do Ameryki Południowej przez Atlantyk południowy. Pocztę przewożą samoloty, a częściowo i sterowce. List nadany w Warszawie do jednej z głównych miejscowości Ameryki Południowej dochodzi do adresata już w ciągu kilku dni. Istniejąca międzynarodowa konwencja lotniczo-pocztowa zezwala obywatelom wszystkich państw na korzystanie z dobrodziejstw szybkiej komunikacji pocztowo-lotniczej na całym świecie. Oczywiście z dobrodziejstwa tego można korzystać po opłaceniu pewnych kosztów, w postaci naklejenia na kopertę listu odpowiednich znaczków poczty lotniczej.

Wszystkie państwa, posługujące się linjami pocztowo-lotniczemi wydały specjalne znaczki lotnicze, które są wyrazem i symbolem komunikacji powietrznej, oraz wielkich zdarzeń w życiu lotniczem danego państwa.

Zadania poczty lotniczej nie zostały jeszcze wyczerpane, bowiem rozwój lotnictwa stawia przed nią coraz to nowe i większe możliwości.

A. W.



DOROBEK LOTNICZY L. O. P. P. W 1935 R.

Każdy kończący się okres w życiu społeczeństwa, z których się przecież to społeczeństwo składa, wymaga przeprowadzenia bilansu, — poglądu na miniony czas, — aby móc porównać plusy i minusy, oraz wyciągnąć z nich wskazówki na przyszłość. Ten rozrachunek wobec samego siebie jest bardzo ważną czynnością, która musi być dokonana całkowicie objektywnie. Trzeba mieć odwagę spoglądać prawdzie w oczy, bez względu na to, czy prawda ta wypadnie dla nas ujemnie, czy dodatnio.

Lotnictwo, które jest w ciągłym stanie rozwoju, które zmienia się znacznie szybciej od innych dziedzin życia w swym pochodzie naprzód, potrzebuje skrupulatnego bilansu swego dorobku i rzeczowej oceny. Stwierdzenie pewnych faktów zezwoli nam na wyciągnięcie wniosków, celem unikania na przyszłość kosztownych i szkodliwych błędów.

Nasze lotnictwo zamyka okres swej rocznej działalności 1935 r. z końcem tego miesiąca, dlatego nieźle będzie spojrzeć nań, rzutem oka wstecz, aby zapoznać się z jego dorobkiem w 1935 r. Dorobek ten będziemy oglądali tak, jak on nam się przedstawia z punktu zainteresowania L.O.P.P.

Wiemy dobrze, że L.O.P.P. popiera lotnictwo we wszystkich jego dziedzinach, jest zatem bezpośrednio zainteresowana w rozwoju, jaki lotnictwo osiągnęło w ostatnich czasach.

Modelarstwo.

Ta najmłodsza gałęź lotnictwa, albo raczej lotnictwo najmłodszych, cieszy się specjalną opieką Zarządu Głównego L.O.P.P. I nic dziwnego, bo przecież z naszych młodych modelarzy wyjdą kiedyś doskonali konstruktorzy i lotnicy, wzorem swoich poprzedników.

Niezapomniany i wybitnie zdolny konstruktor lotniczy, ś. p. inż. Stanisław Wigura, w modelarstwie, na ławie szkolnej rozpoczął swą karjerę lotniczą.

Najdonioślejszem pociągnięciem Zarządu Głównego L.O.P.P. w tej dziedzinie, to wprowadzenie nauki modelarstwa w Państwowym Instytucie Robót Ręcznych, gdzie kształcą się nauczyciele, przyszli instruktorzy modelarstwa w szkołach. Dotrą oni do wszystkich zakątków Rzeczypospolitej i przy pomocy L.O.P.P. będą krzewić modelarstwo i zamiłowanie do lotnictwa u najmłodszych.

Drugiem ważnem zjawiskiem, to większe zespolenie modelarzy z szybownikami. Dzięki akcji Stołecznego Okręgu L.O.P.P. w Warszawie i przy pomocy Zarządu Głównego otwarto dużą modelarnię na lotnisku mokotowskiem w Warszawie, w bezpośredniem sąsiedztwie szybowników i lotników sportowych, odbywających swe loty na tym lotnisku. W Kulikowie na Wołyniu otwarto w lecie obóz modelarski razem z obozem szybowcowym. We wrześniu, po zakończeniu Krajowych Zawodów Modelarskich we Lwowie, zaproszono wszystkich modelarzy na koszt L.O.P.P. na zawody szybowcowe do Ustjanowej. Dzięki tej okazji, młodzi modelarze zaznajamiają się ze starszymi kolegami, widzą pracę szybowników, obserwują loty i oprócz zdobywania wiedzy, gruntują głęboko swą miłość do lotnictwa. Który z nich, gdy podrośnie, nie pójdzie do szybownictwa? — boję się, że zabraknie miejsc.

Ilość kół modelarskich rośnie, zwiększa się cyfra instruktorów; modelarstwo wychodzi na szybowiska i lotniska, aby tam próbować swych sił modelarskich i tam uczyć się lotnictwa, oraz pogłębić do niego zamiłowanie.

Szybownictwo.

Ten benjaminek lotnictwa rwie naprzód w swym rozwoju z takim rozmachem, że należy się obawiać, czy nie zaćmi zupełnie blasku dotychczasowego swego opiekuna — sportowego lotnictwa silnikowego. Lata w nocy i w dzień, robi pełną akrobację, jak doskonały samolot myśliwski, bije rekordy za rekordami (przelot 210 klm., wysokość 2630 mtr., czas 20 godz. 13 min.), nie boi się burzy, ani tych wszystkich przykrości, jakie trapią lotnictwo silnikowe.

Rok 1935 jest rokiem wspaniałego rozwoju szybownictwa w Polsce. Dzięki wydatnej pomocy Zarządu Głównego L.O.P.P. i prowincjonalnych powstało kilka nowych szkół i szereg kół szybowcowych. Wielka ilość szybowców zapełniła szybowiska polskie. Młodzież obojga płci tłumnie rzuciła się w objęcia tego wspaniałego sportu, realizując dobitniehasło popularności lotnictwa.

„Uczmy się latać" — rzucone przez Prezesa Zarz. Gł. L.O.P.P. gen. dyw. inż. L. Berbeckiego, odbiło się głośnem i serdecznem echem w sercach młodzieży, która z

W górę!...



1. **Start w dniu otwarcia.**
2. **CW-5 i SG-3 w locie.**
3. **W oczekiwaniu na wiatr.**
4. **Por. Brzezina po locie.**
5. **Z zawodów modelarskich.**



1



2



3



4



5



6



7



8



9



10

właściwym sobie zapałem, rozpoczęła realizację tych haseł.

Zawody szybowcowe, jakie odbyły się w jesieni tego roku, wykazały wysoką wartość naszych szybowników, stawiając nas na drugiem miejscu w Europie pod tym względem. Obecnie Zarząd Główny L.O.P.P. nie zamawia w wytwórniach po kilka szybowców jak dawniej, ale zaczyna swą listę zamówień partjami po 100 szybowców. Dzięki pomocy Zarządu Głównego sport ten wyszedł poza ramy organizacyjne L.O.P.P. i trafił już do Związku Strzeleckiego i Harcerstwa, gdzie jest coraz więcej uprawiany. Pomimo dużych środków, poświęconych na ten cel, L.O.P.P. nie jest w stanie podołać zapotrzebowaniom rozmaitych organiazcyj młodzieży szkolnej i rzemieślniczej, garnącej się z zapałem do szybownictwa. Jest to prawdziwa demokratyzacja sportu lotniczego, ograniczonego dotychczas tylko do grona wybranych.

Bardzo ciekawe są ostatnie konstrukcje szybowcowe, z których najwięcej zainteresowania budzi szybowiec z silnikiem. I tu, jak zwykle, pomoc L.O.P.P. umożliwia naszym konstruktorom odpowiednie prace i stduja konstrukcyjne oraz osiąganie coraz to lepszych wyników.

Lotnictwo sportowe.

Po zerwaniu z organizacją Challenge'u w początkach bież. roku i zgodnie z zapowiedzią, lotnictwo sportowe przystąpiło do gruntownej przebudowy swej organizacji „wgłąb i wszerz". Praca reorganizacyjna trwa jeszcze, ale już dziś możemy zanotować szereg dodatnich faktów, stwierdzających, że nowe cele postawione lotnictwu, a polegające na popularyzacji lotnictwa i udostępnienia go najszerszym i najlepszym rzeszom młodzieży, zostają stopniowo choć powoli osiągane. Ta sprawa nie jest tak łatwa, albowiem łączy się z olbrzymiemi wydatkami finansowemi. Na plus należy zaliczyć szereg samolotów szkolnych i turystycznych, dostarczonych już Aeroklubom i Ośrodkom P. W.-lotniczego przez Zarząd Główny. Dalej budowa kilku nowych lotnisk turystycznych i nowego Ośrodka P. W lotniczego w Białej-Bielsko oraz wyprodukoturystycznych i nowego Ośrodka P. W. lotniczych L.O.P.P. nowego doskonałego typu samolotu turystycznego RWD-13, przez słynnych konstruktorów „RWD" (inż.: Rogalski, Wędrychowski, Drzewiecki).

Lotnictwo sportowe krzepnie, organizuje się i choć może wolno, ale stale idzie naprzód i coraz szerszą ławą obejmuje młodzież, lgnącą do lotnictwa.

Baloniarstwo.

Wstyd mi już ciągle pisać, że to, a to, istnieje i rozwija się dzięki pomocy L.O.P.P., no, ale co robić, kiedy ta niezmordowana Opiekunka lotnictwa polskiego o nikim nie



RWD 13

zapomina i wszystkim pomaga. A więc znowu, dzięki pełnemu poparciu finansowemu Zarządu Głównego L.O.P.P., Aeroklub R.P. urządził zawody Balonów Wolnych o nagrodę Gordon-Bennetta, w których nasi baloniarze, przy silnej konkurencji międzynarodowej, zdobyli po raz trzeci z rzędu, 1-sze miejsce i puhar na własność. Sport balonów wolnych rozwija się pomyślnie w Polsce, w postaci sekcyj balonowych przy naszych Aeroklubach.

O lotnictwie wojskowem i komunikacyjnem pisać nie będziemy, bo one mają tylko pośredni związek z L.O.P.P., nadmienimy tylko, że i dla nich rok 1935-ty wykazał się szeregiem plusów, godnych uznania. Do plusów L.O.P.P. należy tu zaliczyć pomoc finansową Zarządu Głównego na rzecz budowy Instytutu Badań Technicznych Lotnictwa, tej kuźni prac doświadczalnych i kontrolnych techniki lotniczej, pracującej dla całego lotnictwa, bez względu na jego nazwę. Natomiast musimy wspomnieć o dziedzinie pomocniczej dla lotnictwa, ściśle związanej z pracami L.O.P.P. Jest nią rozpoczęta przez Zarząd Główny L.O.P.P. budowa obserwatorjum wysokogórskiego meteorologiczno-astronomicznego na wysokim szczycie „Popiewane" w południowo-wschodnich Karpatach.

Obserwatorjum to zostanie poświęcone pamięci Marszałka Józefa Piłsudskiego i ochrzczone Jego nazwiskiem.

Jak widzimy, przytoczyłem tu same plusy naszej akcji lotniczej, opartej o L.O.P.P.; niewątpliwie, są może i pewne minusy, ale przewaga plusów naszego bilansu lotniczego jest tak duża, że jakoś nie mogę dojrzeć minusów. Możebym je odnalazł przy pomocy jakiejś wielkiej lupy, ale zgodzimy się wszyscy, że nie jest to odpowiednie zajęcie na Święta Bożego Narodzenia, kiedy wszyscy życzymy sobie „Wesołych Świąt".

Adam Wojtyga, mjr. pil.

6. **Duży ruch w powietrzu.**
7. **Front burzowy przed zboczem.**
8. **Na start!**
9. **Z zawodów Gordon Bennett'a.**
10. **Roboty na Popiewanem.**



POWIETRZNE WYPRAWY ARKTYCZNE



Północ — pisze **Maurycy Slepniow** *) — ma olbrzymią moc przyciągającą. Tego kto raz chociaż był na dalekiej Północy, woła go ona z powrotem". To samo zresztą, mówią bohaterowie cudownych powieści **Jacka Londona.**

Wyprawy arktyczne zaczęły się w XV stuleciu, gdy Anglicy i Holendrzy szukali, bez powodzenia jednak, północnych przejść z Europy do Chin i Indyj. Jeżeli zaś chodzi o wyprawy drogą powietrzną, to prawie wszystkie przypadają na czasy tak zwane „powojenne", t. j. na ostatnie 10 — 15 lat.

Wprawdzie już na początku XVIII wieku zjawia się myśl użycia balonu wolnego do zbadania krajów podbiegunowych (mnich portugalski **Bartolomeo Lorenzo Guzmao**), techniczne jednak opracowania projektów takich wypraw odnoszą się do drugiej połowy XIX stulecia.

Praktycznie pierwszy lot arktyczny wykonali Szwedzi **Andree, Strindberg i Fraenkel** dopiero w sierpniu 1897 r., na balonie **„Aigle"** o pojemności 5.000 m³. Lot ten, jak wiadomo, skończył się katastrofą. Po 33 latach (5 sierpnia 1930 r.) wyprawa norweska **Gunnara Horna** odkryła na wyspie Białej (60 mil na wschód od Ziemi Północno-Wschodniej) obóz rozbitków i ich szczątki.

W pierwszych latach XX wieku próbowali szczęścia Amerykanie **Walter Wellman** i **Winnman** na prymitywnych ówczesnych sterowcach, bez większego zresztą powodzenia.

*) Ze siedmiu „bohaterów Związku Sowieckiego". Tytuł nadany przez rząd Z. S. R. R. lotnikom, którzy ratowali rozbitków z łamacza lodów **„Czeluskina".**



Wreszcie 12 maja 1926 r. wyprawa **Amundsena, Ellswortha** i **Nobilego,** na sterowcu „Norge" (18.500 m³), wylatując z Kingsbay, dotarła do bieguna północnego, przez 2½ godziny robiła tam obserwacje i, lecąc dalej wzdłuż raz obranego południka, szczęśliwie dotarła do Nome na Alasce.

Ostatni lot do bieguna w maju 1928 r. na sterowcu **„Italja",** aczkolwiek osiągnął swój cel (2 godziny nad biegunem), to jednak w drodze powrotnej skończył się katastrofą. Zginęło wówczas ośmiu ludzi, w tej liczbie szwedzki uczony prof. **Malmgren,** który był już zaangażowany do pracy meteorologicznej w naszej Gdyni.

Rozbity sterowiec z sześcioma (z 16-tu) uczestnikami wyprawy, po strasznem uderzeniu o lód, wzniósł się w powietrze i znikł. Szczątków **„Italii"** dotychczas nie znaleziono.

Na ratunek przywódcy wyprawy generała włoskiego **Nobilego** i jego ośmiu wyrzuconych na lód towarzyszy wyruszyły statki i samoloty różnych narodowości. 1.500



ludzi, 16 statków i 21 samolotów szukało rozbitków. Po miesiącu pracy (25 czerwca) szwedzki lotnik **Lindborg** wyratował **Nobilego,** a dopiero w połowie lipca lotnicy sowieccy **Czuchnowskij** i **Babuszkin,** również na samolotach, wywieźli resztę żyjących aeronautów.

W 1931 r. zamierzał lecieć do bieguna niemiecki sterowiec **Zeppelin L. Z. — 127;** dotarł jednak zaledwie do wysp Nowej Ziemi i Siewiernej Ziemli. 13.200 kilometrowy lot nad Arktyką, wykonany w ciągu 106 godzin, dał wszakże rezultaty badań naukowych równe dwu — trzyletniej pracy bez użycia statków powietrznych.

✲

Pierwsza wyprawa arktyczna na **samolocie** należy do bliżej nam niestety nieznanego naszego rodaka w służbie rosyjskiej — lotnika **Nagórskiego.**

31 lipca 1914 r., t. j. w przeddzień wybuchu wojny, nazwanej później — światową, **„Farman" — Renault** 70 MK **Nagórskiego** został załadowany w Aleksandrowsku na Murmaniu na statek **„Pieczora"** 3-go zaś sierpnia — dostarczony do zatoki Kriestowej, skąd odbył się pierwszy lot.

„Leciałem — mówi sam **Nagórski** — orjentując się według brzegów Nowej Ziemi i busoli. Przy cyplu Borysowa ukazała się kra i góry lodowe. Od północy zbliżały się ciężkie chmury, od dołu — mgła. Orjentacja stała się trudną; musiałem kierować się tylko busolą. Na szczęście wziąłem ze sobą busolę morską, gdyż zakupiona wraz z samolotem w Paryżu przestała działać. Godzinę leciałem w chmurach, później obłoki się przerzedziły. Wpatrując się z natężeniem w brzegi, poznałem wyspy Gorbowe; przesmyk między niemi był całkowicie pokryty lodem. Po osiągnięciu cypla Litkiego i okrążeniu wysp Barentsa, zawróciłem, aby wodować koło wysp Pankratjewych — miejsca ostatniego zimowania Siedowa.*) To mi się jednak nie udało z powodu kry i mgły. Ruszyłem dalej i o godzinie 9 rano wodowałem koło cypla Borysowa. Cały lot trwał 4 godziny 20 minut, w ciągu których zrobiłem 420 km**) na wysokości 800—1.000 metrów. Temperatura na tej wysokości była — 5°R..."

Nagórski wykonał jeszcze kilka lotów celem znalezienia miejsc odpowiednich do urządzenia składów żywności dla zaginionych wypraw lądowych, szukał też w morzu statek **Siedowa — „Św. Foka".**

Wreszcie miał przymusowe wodowanie wskutek defektu silnika i 10 września szczęśliwie powrócił na **„Pieczorze"** do Archangielska.

Widzimy więc, że pierwsze arktyczne loty na samolocie wykonał Polak, o którym oprócz tego wyczynu nic dziś nie wiemy, jak również nie wiedzą co z nim się stało i Rosjanie.

Wojna światowa na szereg lat przerwała wyprawy arktyczne.

✲

Przedwojenne środki techniczne nie pozwalały na oddalanie się od brzegu samolotom lub statkom więcej niż na 100 — 200 kilometrów. Dopiero po wojnie wprowadził w życie idee dalekich lotów polarnych **Roald Amundsen.** Pierwsza próba (1921 r.) na samolocie **„Curtiss"** skończyła się rozbiciem maszyny. Wtedy **Amundsen** zakupił ówczesnego rekordzistę długotrwałości lotu (27 godzin) **„Junkersa"** i w 1922 r. ponownie zaryzykował lot ponad biegunem z Europy do Ameryki. I ta próba skończyła się awarją samolotu.

W dwóch następnych latach próbowały szczęścia wyprawy: niemiecka — **Mittelholzera** (1923 r.) i angielska — uniwersytetu oksfordzkiego (1924 r.). Obie mają na swem koncie po 6 — 7 godzin lotów arktycznych.

Gdy na Zachodzie nurtuje wciąż myśl zdobycia na samolocie bieguna, Sowiety organizują praktyczne wykorzystanie lotnictwa dla celów hydrograficznych i nawigacyjnych.

W 1925 r. znowu latały w arktyce dwa samoloty **Amundsena.** Jeden z nich **„N-24"** osiągnął nawet szerokość 87° 43', drugi już na początku został uszkodzony. Bazą tych lotów był Spitzberg.

Jednocześnie w Grenlandji pracuje **Ryszard Byrd,** późniejszy zdobywca Antarktydy i admirał, z **Floyd Bonnettem.** Po kilku nieudanych próbach, 9 maja o godzinie 9 minut 2 **Byrd** na **„Fokkerze — F. VII"** osiąga biegun, w ciągu 13 minut wykonuje obserwacje i o godzinie 14 minut 40 powraca do Kingsbay.

Na tem loty do bieguna narazie ustają.

✲

Jednym z najsławniejszych lotów tej epoki był lot kapitana sir **Jerzego Huberta Wilkinsa** z porucznikiem **Karolem Eielsonem** 15 i 16 kwietnia 1928 r.

Lotnicy startowali z przylądka Barrow na Alasce aby przelecieć do Spitzberga, t. j. z Ameryki do Europy przez Arktykę (3.500 km).

*) Marynarz, znany badacz polarny.
**) Jak na owe czasy — b. dużo.

Po drodze lotnicy musieli lądować. Samolot był na nartach. Po naprawie defektu chcieli startować, ale tu zaczęły się przygody.

„Ponieważ samolot, póki byliśmy w nim we dwoje, nie ruszał z miejsca — opowiada **Wilkins** — zeszedłem na lód, żeby popchnąć ogon maszyny. Udało mi się to zrobić, a już podczas ruchu samolotu próbowałem wleźć do niego, lecz spadłem na dół. **Eielson,** który nie mógł się obrócić, myśląc, że jestem w samolocie, dał pełny gaz, lecz gdy tylko zauważył omyłkę, natychmiast wylądował.

Ponownie spróbowaliśmy startować. Gdy tylko maszyna ruszyła, chwyciłem się jej ogona i z wysiłkiem wczołgałem się na kadłub, aby się dostać do kabiny. Ręce mi zamarzły, gdyż rzuciłem rękawiczki, żeby móc lepiej się trzymać linek, idących do kabiny. Ręce moje odmówiły wreszcie posłuszeństwa; chwyciłem się brzegu kabiny zębami. Było to z pewnością szaleństwem, ale innego wyjścia nie miałem. Samolot ślizgał się coraz szybciej. Eielson nie wiedząc, że znajduje się jeszcze na kadłubie i myśląc, że jestem już w kabinie, dał gazu. Gdy tylko oderwaliśmy się od powierzchni lodu, stało się dla mnie jasne, że w powietrzu do kabiny nie dotrę.Ześlizgnąłem się z kadłuba i otrzymałem tak potężne uderzenie ogonem, że z wielkim impetem spadłem na śnieg, który w tym miejscu na szczęście był miękki. Byłem napół pogrzebany w śniegu i prawie straciłem przytomność. Otrząsnąwszy się nieco ze śniegu, stwierdziłem, że jestem cały; jedynie zęby bardzo się chwiały.

Po tym wypadku przedsięwzięliśmy trzecią próbę, która wreszcie się udała". Po 20 godzinach i 20 minutach lotu lotnicy osiągnęli zamierzony cel.

Widzimy z jakiemi trudnościami walczyć musi lotnik arktyczny. To też zupełną słusznośćma inny bohater Związku Sowieckiego **Bazyli Mołokow,** gdy pisze: „Północ odpowiadała mojej naturze. W jej przestrzeniach i trudnościach powstających niespodziewanie, w stałej ciszy, w ciężkich warunkach lotu, w tem, że zmuszasz siebie do cierpliwego czekania na pogodę, w walce z naturą — jest dużo powabu dla lotnika. Północ to prawdziwa i surowa szkoła. Egzaminy są tam częste — przy każdym locie".

✲

Rosjanie, jak już powiedziano, użyli samolotu w arktyce do celów bardziej praktycznych, a raczej — dających bardziej bezpośrednie wyniki, gdyż wszystkie opisane wyżej loty również nie były czystym sportem.

Już w 1924 r. sławny z późniejszego ratowania załogi sterowca **„Italia" B. Czuchnowskij** obsługuje na **„Junkersie J-20"** ekspedycję hydrograficzną w rejonie Nowej Ziemi. W roku następnym pracują tam nawet 2 takie samoloty. Głównem ich zadaniem jest rozpoznawanie ruchu lodów dla potrzeb statków hydrograficznych. W następnych latach natężenie pracy lotniczej w Arktyce stale rośnie.

Od granic Finlandji do cieśniny Beringa Sowiety mają 30.000 kilometrów wybrzeża arktycznego, o rozpoznawanych dopiero bogactwach naturalnych.

Zastosowanie samolotu do rybołówstwa i polowania na polarnego zwierza (rozpoznanie ławic rybnych i leż zwierzęcych, ruchu kry lodowej i t. p.) spowodowało już ogromny wzrost wydajności tego rodzaju przemysłu.

Pozatem komunikacja wodna przez Ocean Lodowaty niezmiernie skraca czas i koszta transportu z Dalekiego Wschodu i Syberji do europejskiej części Związku i odwrotnie.

W ostatnich latach lotnictwo sowieckie — poza obsługą karawan statków, idących z Archangielska i Murmania przez morza Karskie i Łaptiewych do ujść wielkich rzek syberyjskich: Jenisieja, Chatangi, Leny i t. p. — prowadzi systematyczne rozpoznanie różnych marszrut polarnych. Samoloty latają wzdłuż północnych brzegów Syberji zarówno od zachodu jak i od wschodu. Nie mniej energji wkładają Rosjanie w „oswajanie" — jak mówią — szlaków południkowych, idących wzdłuż syberyjskich rzek do ich ujść i dalej do różnych wysp na oceanie Lodowatym — Nowej Ziemi, Dicksona, Nowo-Sybirskich, Wrangla i t. p.

Dzięki temu „oswajaniu", na północnym brzegu Syberji wyrosły nowe duże miasta—



Igarka, Dudinka, Butun..., gdzie załadowuje się różne bogactwa syberyjskie (drzewo, węgiel, futra), spławiane tanim kosztem po wielkich rzekach, jak Ob, Jenisiej, Lena, Indygirka...

✲

Lotnictwo arktyczne jakoś szczególnie wyrabia w „swoich ludziach" hart ducha, poczucie obowiązku, solidarność, samozaparcie, gotowość niesienia pomocy każdemu kto się znajdzie w ciężkiej sytuacji za kołem podbiegunowem.

Wspomnieliśmy już o ratowaniu wyprawy **Nobilego** na **„Italii".** Oto inny przykład:

W roku 1929 lód unieruchomił u brzegów półwyspu Czukockiego dwa powracające z nawigacji statki: jeden rosyjski — **„Stawropol"** i drugi amerykański — **„Nanuk".** Zarówno Rosjanie jak i Amerykanie zdecydowali wywieźć ludzi i towary samolotami na kontynent. Na czele wyprawy amerykańskiej stanął znany już nam lotnik arktyczny **Eielson,** rosyjskiej — **Slepniow,** którego słowa cytowaliśmy na wstępie.

Nie będziemy opisywać zgodnej, lecz niezmiernie trudnej współpracy obu wypraw. Skończyła się ona smutno, gdyż **Eielson,** lecąc we mgle na wysokości 10 metrów, wpadł na wysoki brzeg laguny Anguem i zabił się.

W największe mrozy (zima) lotnicy obu krajów szukają ciał kolegów. Wreszcie dnia 13 lutego znajdują zwłoki mechanika **Borlanda,** a w 4 dni później — **Eielsona.**

Zadanie wykonane. „W przeddzień odlotu — pisze **Slepniow** — zdarzyła się „przygoda". Na horyzoncie ukazują się sylwetka **„Fairchilda".** Leci kapitan **Patt Red** ze



Stanów Zjednoczonych A. P. Pilot robi dwa piękne koła i idzie do lądowania. Dotyka „zastrug", podskakuje, słychać trzask i — znosząc podwozie i śmigło — samolot wrzyna się piersią w śnieg. Wszyscy rzucają się ku rozbitej maszynie. Wychodzi z niej niewzruszony pilot; nie oglądając się na pokaleczony samolot, podnosi rękę do hełmu i melduje:

— Ze specjalnem zadaniem. Lądowałem celem dostarczenia wam depeszy z Washingtonu.

— Departament Państwowy zawiadamia, że chętnie się zgadza na odprowadzenie przez komandora **Slepniowa** i mechanika sowieckiego samolotu zwłok zabitych do Fairbancks".

Oto obrazek z lotów podbiegunowych.

Po wyratowaniu amerykańskiego pilota **Matterna,** który lecąc naokoło świata zaginął (w 1933 r.) w okolicach Anadyra, przez **Zygmunta Lewaniewskiego,** również jednego z „bohaterów Związku radzieckiego", przyszła wielka epopeja „Czeluskinowców".

Bohaterskie czyny lotników arktycznych tego okresu są jeszcze zbyt świeże w pamięci, żeby trzeba było mówić o nich ponownie. Sami lotnicy, uczestnicy wyprawy, napisali o niej grubą książkę (niestety nie przetłumaczoną na polski), którą czyta się jak najciekawszy romans.

Są jeszcze i w naszych czasach dziedziny pracy gdzie się zapomina o kryzysach, intrygach, złośliwości ludzkiej, gdzie nieprzyjacielem jest tylko przyroda.

S. A-ski.



ŚAMI O SOBIE

Święta Bożego Narodzenia!... Kończymy rok pracy, ale temsamem rozpoczynamy rok nowy, który nie czeka przecie, który — przeciwnie, wymaga od nas, byśmy się ustosunkowali doń jaknajbardziej pozytywnie, jaknajbardziej realnie.

Wyobraźmy sobie przez chwilę, że zebraliśmy się przy wspólnym, Wigilijnym stole, wszyscy. Tysiączne rzesze naszych Czytelników, a obok nich wszyscy ci, którzy na łamach pisma zabierali głos, wreszcie — redakcja. Wydaje nam się, że, mimo, iż pismo nasze wychodzi od szeregu lat i mimo, że rozchodzi się w tysiącach i tysiącach egzemplarzy, docierając do najdalszych zakątków naszej wielkiej Ojczyzny, znamy się nawzajem wciąż jeszcze za mało. Przy wspólnym stole, w czasie święta kończącego rok jeden i witającego stojący już za progiem rok nowy — trudno nam wyrazić nawzajem co myślimy o sobie. Dlaczego? Spróbujmy odpowiedzieć na nasze pytania.

Jest w charakterze naszym coś co trudno określić inaczej, jak **bierność,** brak normalnego, zdrowego reagowania na rzeczy przychodzące na nas zewnątrz. Niedawno, jeden Anglik który na rowerze objechał całą Polskę od Śląska po Dźwinę i od Gdyni po Huculszczyznę, na łamach świeżo ogłoszonych drukiem swych wspomnień, twierdzi, iż zwrócił jego uwagę fakt, iż w Polsce, gdy się coś stanie, w miejscu publicznem, na drodze czy ulicy, widzowie, obserwatorzy wypadku zachowują się biernie. Koń pośliźgnie się i łamie nogę — gromadzi się tłum przypadkowych przechodniów i z filozoficznym spokojem patrzy się, nie poruszając się z miejsc, jak woźnica z trudem nieraz stara się likwidować wypadek czy usiłuje przyjść z pomocą rannemu zwierzęciu, kiedyindziej policjant nie może sobie dość szybko dać rady z pościgiem czy obezwładnieniem złoczyńcy, znów tłum przygodny nie usiłuje już wprawdzie jak to czasami było dawniej, bronić przestępcy, natomiast nie śpieszy również z pomocą stróżowi porządku, który jednocześnie jest przecież stróżem prawa. Coś podobnego obserwuje się przy pierwszej lepszej bijatyce, gdzie znów tłum widzów czeka biernie na koniec walki, oglądając się może za interwencją policji której brak np. na miejscu, nie interwenjując jednak samemu. Otóż, zdaniem owego angielskiego turysty, to wszystko w jego ojczyźnie dzieje się ianczej: tam tłum **reaguje z zasady,** w charakterze Anglików i wogóle ludzi zachodu leży, iż nie można pozostawać biernym tam, gdzie widzi się zło, nieporządek, czy krzywdę. Przeprowadzając tę analogję dalej, stwierdzić też musimy, iż społeczeństwa zachodnie daleko łatwiej reagują od naszego na wypadki natury dodatniej, daleko żywiej entuzjazmują się do przechodzącej np. kolumny wojsk z orkiestrą na czele i ze sztandarem, przed sztandarem tym spontanicznie, z radością odkrywają głowy, w miejscach rozrywkowych wybuchają śmiechem przy lada dowcipie, przyśpiewują zgodnie chórem rzuconą im ze sceny piosenkę.

Wiemy dobrze, iż u nas z temi rzeczami już trochę inaczej. Że trudno o zdrową reakcję, o entuzjazm, o „rozruszanie" naszej publiczności i niejednokrotnie już zastanawialiśmy się, dlaczego tak się właśnie dzieje. Przez szereg lat tłomaczyliśmy to zgubnym wpływem niewoli, potem, gdy spostrzegliśmy się, iż w Polsce **wyrosło już całe nowe, wolne, młode pokolenie,** tłomaczyliśmy rzecz dalej ciężkiemi czasami, kryzysem i t. p. wpływami zewnętrznemi. Czy nie?

A teraz stwierdziwszy ,iż tak jest a nie inaczej, przyznawszy, iż turysta angielski w swych obserwacjach miał jednak trochę racji, sprobujmy rzecz samą zbadać z węższego cokolwiek a dostępnego nam bardziej punktu widzenia.

Powiedzieliśmy na wstępie, iż przedmiot chcemy traktować **we własnem gronie,** a więc w gronie zebranych przy wspólnym stole z racji Świąt Czytelników i redakcji. Dla oceny faktów raz jeszcze poszukajmy przykładów zzewnątrz i stwierdźmy zgodnie — niema w tem żadnych wątpliwości, iż jeśli o Zachód idzie — istnieje tam oddawna **żywy, bliski i serdeczny kontakt Czytelnika z jego gazetą.** Redakcja każdego normalnego pisma doskonale wie na Zachodzie czego chce jej Czytelnik, co mu się podoba, lub nie podoba i t. p. Czytelnik na zachodzie w każdym wypadku, który wyda mu się koniecznym (wypadków tych z reguły jest b. dużo) pisze do redakcji, lub chwyta za telefon, by się podzielić swemi wrażeniami, awanturuje się, że tego lub innego w piśmie swem nie znalazł, dziękuje za umieszczenie „kawałka" na którym mu zależało, słowem jest stale w **prywatnym** stosunku do swego własnego organu do którego też z biegem lat przywiązuje się coraz bardziej — całe pokolenia przecież na zachodzie, z ojca na syna wiernie abonują jedną i tą samą gazetę. Dlaczego? Czytelnicy **reagują** bezpośrednio w stosunku do swego pisma tak samo jak **np.** publiczność meksykańska reaguje strzałami rewolwerowemi w ekran filmu, który im się nie podoba, jak tłum angielski, który **ułatwia** swemu policjantowi pościg, jak publiczność francuska czy włoska, zgodnym chórem podchwytująca refren piosenki śpiewanej z estrady teatrzyku.

Byłoby z pewnością grubym błędem, gdybyśmy twierdzili, że nie upodobnimy się w tem z Zachodem, że nie nadążamy za nim. Robimy to jednak wciąż jeszcze zbyt nieśmiało i zbyt powoli, ale przecież przełamujemy w sobie już potrochu tę niezrozumiałą zupełnie bierność i apatję. Już tu i tam widzimy przejawy normalnej, zdrowej reakcji tak charakterystycznej dla wyrobionych społeczeństw Zachodu. Jeśli mało jeszcze objawów takich do zanotowania w naszych miejscach publicznych, na ulicy, czy nawet w prasie, która wciąż jest jeszcze trochę zanadto jednostronna, to bardzo pocieszający stan rzeczy możemy zanotować na odcinku np. **radja.** Każdy kto zetknął się trochę z pracą tej instytucji wie dobrze, iż jeśli np. słyszy się, iż niepodobają się nam programy radjowe, o czem się mówi we własnem gronie, to, jako **odzwierciadlenie tej opinji** śpieszą też do dyrekcji radja listy, wyrażające ten pogląd, tak samo, jak dyrekcja — z drugiej strony zasypywana jest stale podziękowaniami za te czy inne audycje, radami na temat zmiany programu i t. p.

Wracając z całej tej wędrówki na nasze własne L.O.P.P.-owe podwórko, z wędrówki w której zawadziliśmy nietylko o Radjo Polskie ale i o angielskiego turystę a nawet o kino meksykańskie, musimy też stwierdzić — nie bez pociechy — że Czytelnicy nasi są przecież na nas od czasu do czasu łaskawi. Pisze do nas zwłaszcza Młodzież. Więcej, poruszona naszem pismem młodzież zaczyna korespondować między sobą, jak to widzimy choćby z przykładu poruszonego w artykule A. Zasuszanki (Nr. 24 z dn. 10 b. m.), gdzie autorka cytuje list dzieci szkoły powszechnej w Idalinie, które zwracają się do swych warszawskich Kolegów w słowach następujących:

...„Przeczytaliśmy na zebraniu opis pracy Koła L. O. P. P. w Nr. 327 w „Locie". Jeżeli swoje wielkie Koło nazywacie Lopkiem, to nasze malusieńkie kółeczko jest jak ziarnko maku wobec Waszego"...

Ten mały przykład jest dobrym dowodem na to, że przy pomocy pisma własnego możemy dowiadywać się nietylko co dzieje sie w świecie, ale — co przecie winno być dla nas ważniejszem — co dzieje się również u nas w kraju, w ramach własnej naszej organizacji.

Kończąc te przydługie może wywody, a zwracając się do naszych wszystkich, nietylko młodocianych, Czytelników z życzeniami najserdeczniejszemi z racji świąt, chcielibyśmy też wyrazić z naszej strony pewną prośbę:

Nietylko w dniu takim, jak dzisiejszy, ale w całej naszej pracy stając z każdym nowym numerem naszego pisma przed obliczem naszych Czytelników, **czujemy się jak na cenzurowanem.** My mówimy, każdą naszą literą, każdą ilustracją, czy fotografją. Czytelnicy nasi w olbrzymiej jeszcze, niestety, większości milczą.

Ten stan rzeczy musi ulec zmianie.

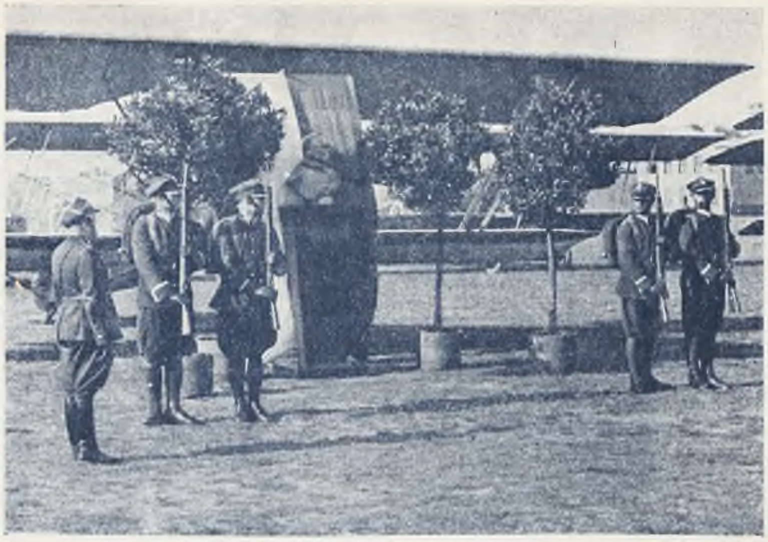
Niechcemy zwracać się w formie komunikatów urzędowych.

Ale pamiętajmy że przecież zadaniem naszem jest nietylko służyć idei L. O. P. P.-u ale i Czytelnikom naszym. Prosimy więc, by zechcieli nietraktować nas jako suchy jakiś organ urzędowy a jako **pismo własne.** Chcemy po każdym naszym numerze dowiedzieć się co tym razem było dobre, czy złe, co podobało się naszym Czytelnikom, czy nie, co należałoby na przyszłość usunąć, czy wprowadzić. A dalej, jakże chętnie publikowalibyśmy to co Czytelnicy nasi chcieliby podać do wiadomości publicznej, wyjaśnić, czy sprostować.

Takie postawienie sprawy byłoby z pewnością pracą **obustronną.** Jakże ułatwiłaby nam ona nasze zadanie! Podkreślamy: każde słowo skierowane do nas, choćby miało być ono słowem miażdżącej krytyki, będzie przez nas przyjęte z radością. Świadczyć będzie o nowej nici zadzierzgniętej między nami, przy pomocy naszego pisma w wielkiej naszej rodzinie L. O. P. P.-owej!

Te odruchy reakcji, te słowa rzeczowej krytyki, ten coraz bliższy **kontakt** między Czytelnikami a redakcją, którego początki już widzimy, sprawiać będzie, iż pismo nasze będzie nie tylko jak dotąd naszym organem, ale przedewszystkiem **trybuną wymiany zdań i myśli,** bez której niema twórczego postępu w żadnej dziedzinie.

Redakcja.

Promocja w Szkole Podchorążych Lotnictwa (grupa techniczna).

KORPUS TECHNICZNY LOTNICTWA

W ostatnich czasach zbiegły się dwie uroczystości w korpusie technicznym lotnictwa, pozornie nieposiadających większego znaczenia, jednak wiążące się ściśle z poczynaniami naszych władz wojskowych i L. O. P. P.'owych nad wyszkoleniem odpowiednio licznych kadr personelu technicznego dla lotnictwa.

W lotnictwie znajdujemy dwie kategorje ludzi, od których zależy jego rozwój i wartość, a którym powierzono dbałość nad sprawnem funkcjonowaniem całego skomplikowanego aparatu, od którego uzależnionym jest sam lot. Jest to personel latający i techniczny lotnictwa.

Pilot, aby mógł dokonać lotu i wykonać powierzone mu zadanie musi korzystać z pracy całego szeregu inżynierów, techników, dbających o normalne, prawidłowe funkcjonowanie samolotu, jego stan techniczny oraz bezpieczeństwo. Na 1 pilota i 1 samolot przypada kilkunastu, a łącznie z przemysłem, kilkudziesięciu ludzi pracujących, każdy w swym zakresie specjalności, nad skonstruowaniem i wyprodukowaniem samolotu oraz jego obsługą.

Nic więc dziwnego, że aby zapewnić sobie dobry sprzęt lotniczy, musimy mieć odpowiednio dobry i doskonale wyszkolony personel techniczny. W wielkich wyczynach lotniczych, zadziwiających nieraz cały świat, widzi się tylko pilota i podkreśla się tylko jego zasługi, pomijając milczeniem zasługi tych cichych pracowników technicznych, dzięki którym tylko można było osiągnąć taki, czy inny wyczyn lotniczy. Tak w okresie pokoju jak i wojny, wartość sprzętu lotniczego będzie decydowała o wartości lotnictwa. Najlepszy nawet pilot nic nie zrobi na samolocie źle skonstruowanym i źle obsłużonym. Z jednej strony pilot, obserwator i strzelec samolotowy, t. j. personel latający — z drugiej inżynier, technik i mechanik lotniczy t. j. personel techniczny — stanowią równą wartość w harmonijnej pracy nad doskonałością i rozwojem swego lotnictwa. Ci w powietrzu i ci na ziemi jednakowe mają zasługi wobec Ojczyzny i lotnictwa.

Bardzo dobrze zdają sobie z tego sprawę władze Ligi Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej, popierając w równej mierze wysiłki, idące w kierunku wyszkolenia nie tylko dobrego personelu latającego, ale i równie dobrego personelu technicznego. Dzięki L. O. P. P. powstała szkoła pilotów w Radomiu, Ośrodki wyszkolenia pilotów sportowych (P. W. — lotnicze) w Łodzi i Łucku, oraz budujący się ośrodek w Białej — Bielsku, nie mówiąc już o pomocy udzielanej aeroklubom dla wyszkolenia i treningu lotniczego swych członków. Równolegle z tym szereg studentów — stypendystów L. O. P. P. zdobyło już tytuł inżyniera lotniczego na politechnikach krajowych i zagranicznych; powstały szkoły mechaników lotniczych staraniem i kosztem L. O. P. P. w Bydgoszczy i Lwowie; instytuty i związki techniczno-lotnicze korzystają z szerokiej pomocy materjalnej i moralnej L. O. P. P. Myśl konstrukcyjna, wiedza, nauka i technika lotnicza znajdowała i znajduje w L. O. P. P. możną protektorkę i tkliwą opiekunkę.

Na tem tle rozumiemy zainteresowanie, jakie budzą wśród nas przejawy życia lotniczego odnoszące się do naszego korpusu technicznego lotnictwa.

A oto one:

Promocja Oficerów Technicznych lotnictwa.

Dnia 15 października odbyła się w Szkole Podchorążych Lotnictwa (grupa techn.) w Bydgoszczy, promocja absolwentów tej szkoły mianowanych podporucznikami, oficerami technicznemi lotnictwa. Lotnictwo bydgoskie, stanowiące Centrum Wyszkolenia Technicznego Lotnictwa, posiada szkołę Podoficerów dla Małoletnich, Szkołę Podchorążych Lotnictwa grupy technicznej i szereg kursów dla oficerów technicznych i mechaników. W tej kuźni wiedzy techniki lotniczej szkolą się przyszli oficerowie techniczni i podoficerowie mechanicy lotnictwa. Widzimy zatem, że Centrum to ma bardzo ważne i wielostronne zadania wyszkolenia dla lotnictwa wojskowego odpowiedniej ilości oficerów technicznych i mechaników, którzy po skończeniu studjów zasilą korpus techniczny naszej aeronautyki. Miło jest wspomnieć na tem miejscu, że Szkołę Mechaników dla małoletnich na lotnisku w Bydgoszczy ufundowała L. O. P. P.

Jak już zaznaczyliśmy na wstępie w dniu 15 października odbyła się promocja na oficerów technicznych na pięknie przystrojonem lotnisku, w obecności władz, rodzin i delegacyj miejscowego społeczeństwa. Promocji dokonał w imieniu Pana Prezydenta, insp. armji gen. dyw. inż. Leon Berbecki Promocja jest niezwykle ważnem zjawiskiem w życiu wojskowem. Młody podchorąży po chlubnem ukończeniu szkoły zostaje mianowany oficerem i symbolicznie pasowany na rycerza Najjaśniejszej Rzeczypospolitej. Szlify oficerskie w Niepodległej Ojczyźnie to nietylko zaszczyt, ale i wielki obowiązek, przyjęty na całe życie. Obowiązek ten pogłębia się specjalnie odpowiedzialnością, jaką ponosi oficer techniczny lotnictwa, w związku z zależnością, jaka istnieje pomiędzy techniką, a bezpieczeństwem lotu jego bezpośrednich towarzyszy z eskadr, dywizjonów i pułków lotniczych.

Tak się jakoś szczęśliwie złożyło, że promocji młodych oficerów technicznych dokonał ten, który jest sam technikiem — jako inżynier, uosobieniem cnót żołnierskich — jako Inspektor Armji oraz zasłużony bojownik i dowódca w naszych walkach o Niepodległość, wreszcie łączący równocześnie w swej osobie godność Prezesa Zarządu Głównego L. O. P. P., a więc tej instytucji, która wybitnie zasłużyła się i przyczyniła do stworzenia i wyszkolenia korpusu technicznego lotnictwa.

Młodym podporucznikiem promowanym przez naszego Prezesa życzymy powodzenia w pracy dla dobra lotnictwa na moc i chwałę Ojczyzny.

A. W.



PRASIE W UZNANIU

W Polsce istnieje kilka czasopism specjalnych, poświęcających swe szpalty zagadnieniom lotniczych, względnie obronie przeciwlotniczej i stojących na poziomie bardziej lub mniej dostępnym dla przeciętnego czytelnika. Nie rozpowszechniają się jednak one w takich ilościach, które pozwalałyby na docieranie pism do wszystkich, pragnących być au courant spraw związanych z lotnictwem.

Wydawcy naszych pism perjodycznych ograniczają ich nakłady do skromnych rozmiarów, co odbija się ujemnie na cenie. Zmusza ich do tego charakter polskich perjodyków; są one bowiem obliczone przeważnie na konsumpcję wewnątrz kraju w przeciwieństwie do tygodników i miesięczników angielskich, francuskich lub niemieckich, przeznaczonych w znacznej mierze na eksport do wszystkich państw świata.

Pozatem pisma nasze zawierają w większej części inseraty krajowe. Tymczasem wielka prasa zagraniczna, szczególnie perjodyczna, ma możność częstokroć całkowitego pokrywania kosztów wydawnictwa z ogłoszeń. Przychodzą one nieraz z poza granic kraju, od placówek przemysłowych i handlowych, które szukają zbytu na swe produkty wszędzie, gdzie mogą dotrzeć wydawnictwa bite w dwuch czy w trzech miljonach egzemplarzy.



To jest przyczyną, że pojedyńczy numer pięknie wydanego czasopisma zagranicznego kosztuje w sprzedaży niedrogo, dlatego może liczyć na poczytność.

Nasze czasopisma, szczególnie zaś te które wkraczają poczęści w dziedzinę nauki i noszą charakter specjalny, są jeszcze zbyt drogie, by mogły liczyć na szerokie rozpowszechnienie.

Ten trudny do rozwiązania stan rzeczy wymaga przyjścia z pomocą chętnym czytelnikom. L. O. P. P. wydaje dwutygodnik nieobliczony na zysk, dostarcza, i to bezpłatnie, swych wydawnictw popularnych młodzieży szkolnej, robotnikom etc., wypożycza dzieła kosztowniejsze o bardziej poważnym charakterze.

Lecz wszystko to nie stwarza jeszcze pełnych warunków dla zapoznania się obywateli z rozwojem zagadnień lotniczych oraz kwestji obrony na tle codziennego życia.

W tych okolicznościach rola gazety staje się wyjątkowo doniosła. Jej to właśnie przypadło w udziale popularyzowanie szeregu poczynań społecznych w dziedzinie lotnictwa, chwytanie i utrwalanie najmniejszych lecz charakterystycznych wydarzeń.

Należyte i codzienne obcowanie L. O. P. P.'u ze społeczeństwem nabrało specjalnej wartości i znaczenia wobec powszechności prac lotniczych oraz przygotowania każdego obywatela do obrony, czy też samoobrony przeciwlotniczo-gazowej.

Zrozumiałe jest, że sprawy lotnicze, stanowiące lub wiążące się z zagadnieniami o wyraźnem zabarwieniu politycznem lub gospodarczem, (zbrojenia, pakty, konwencje etc.) względnie wydarzenia będące sensacją dnia, (pojawienie się nowych jednostek wojennych lub komunikacyjnych, wynalazki i rekordy lub wielkie ćwiczenia u obcych) są dla dziennikarzy materjałem nie do pominięcia. Sprawy te o charakterze b. specjalnym, przeważnie międzynarodowym, nabie-









rają szerokiego znaczenia tylko w oświetleniu właściwem i dostosowanem do potrzeb kraju i obywateli.

Z tego też względu dziennikarze z prasy stołecznej w liczbie około 20*), opracowujący w swych wydawnictwach sprawy lotnicze i pokrewne lotnictwu, postanowili zrzeszyć się w mającym powstać Klubie Sprawozdawców Lotniczych. Dziennikarze ci postawili sobie za cel jak najdokładniejsze zapoznanie się z zagadnieniami, którym służą.

Początek został zrobiony przez nawiązanie bliższego kontaktu z L. O. P. P.'em jako wyrazicielem ruchu społecznego w sprawach popularyzacji i szerzenia wiedzy w zakresie lotnictwa i obrony przeciwlotniczo-gazowej. Chętni zawsze do współpracy, rzeczowo i przychylnie ustosunkowani do reprezentowanej przez L. O. P. P. idei, dziennikarze stołeczni korzystają z każdej możliwości bliższego zapoznania się i bezpośredniego zetknięcia z działalnością L. O. P. P.'u. W r. z. dziennikarze uczestniczyli w wycieczce na wystawę O. P. L. Gaz. w Katowicach, gdzie zwiedzili ciekawe objekty oraz poznali wielkie ćwiczenia obrony przeciwlotniczo-gazowej Śląska. Następnie zwiedzono ufundowane przez L. O. P. P. Doświadczalne Warsztaty Lotnicze, skąd wychodzą sławne maszyny RWD, poznano działalność i urządzenia Instytutu Aerodynamicznego, ufundowanego przez L. O. P. P.



W dalszym ciągu dziennikarze warszawscy wzięli udział w wycieczce do Szkoły Szybowcowej L. O. P. P. w Kulikowie, zwiedzając przy tej okazji Krzemieniec i Ławrę Poczajowską. Gościła ich Ustjanowa w czasie zawodów szybowcowych, które pozwoliły również na poznanie Chyrowa oraz okolic.

Przed zawodami o puhar Gordon-Bennetta, na dwóch balonach „Toruń" i „Syrena", sprawozdawcy prasowi odbyli ciekawe i pouczające loty, nieco późniiej latali na szybkim, komfortowym Douglas'ie przeznaczonym do stałej komunikacji lotniczej w Polsce.

Wraz ze znajomością miejsc i zdarzeń nastąpiło zaznajomienie się dziennikarzy z szeregiem znanych osobistości ze sfer lotniczych. Tu są źródła zbiorowych wywiadów, zorganizowanych w pełnej harmonji z myślą o dobro sprawy.

Zainaugurował je mjr. pil. St. Skarżyński sprawozdaniem z wystawy medjolańskiej. Nieco później inż. pil. Szczepan Grzeszczyk omówił rozwój polskiego szybownictwa, a ostatnio inż. Antoni Kocjan przedstawił rozwój polskiego przemysłu szybowcowego. W tydzień po rozmowie z inż. A. Kocjanem, dziennikarze udali się do Warsztatów Szybowcowych w Mokotowie, celem praktycznego zapoznania się z budową szybowców.

Po każdym referacie — wywiadzie, trwającym około 2-ch godzin, toczą się rzeczowe dyskusje.

Zebrania takie odbywają się co dwa tygodnie. Uzupełniają je poglądowo wycieczki do instytucyj lotniczych. Każda z rozmów czy wycieczek odbija się echem nietylko w prasie stołecznej lecz i prowincjonalnej.

Godnym jest podkreślenia fakt, że na jednem z ostatnich zebrań postanowiono przeszkolić się zbiorowo w pilotażu szybowcowym, co zapoczątkował już p. red. Stanisław Strumph-Wojtkiewicz, zdobywając w Miłośnie narazie kat. „A".

Działalność dziennikarzy i nad wyraz życzliwe stanowisko poszczególnych wydawnictw stołecznych wobec lotnictwa udziela się pismom na terenie całej Polski. Stwarza się atmosfera bardzo przyjazna dla wprowadzania w życie idei lotnictwa i przygotowania społeczeństwa i kraju do obrony przeciwlotniczo-gazowej.

Toteż L. O. P. P. składa całej Prasie wyrazy szczerego uznania, a wobec zbliżającego się końca roku

ŻYCZENIA NOWOROCZNE DALSZEJ OWOCNEJ PRACY.

***) Wykaz dziennikarzy - sprawozdawców lotniczych, biorących bezpośredni udział w pracach wymienionych w niniejszym artykule.**

1. Białasiewicz Józef,
2. Czarnecki Wacław,
3. Harlender Zdzisław,
4. Golcz Marjusz,
5. Golcz Włodzimierz,
6. Kleinert Henryk,
7. Kral Mieczysław,
8. Marschak Leopold,
9. Marth Władysław,
10. Miciukiewicz Tadeusz,
11. Murawa Feliks,
12. Osińska Stefanja,
13. Pągowski Tomasz,
14. Pisarski Antoni,
15. Romański Marek,
16. Rutkowska Anna,
17. Strumph-Wojtkiewicz Stanisław,
18. Wolff Witold,
19. Zawadzka Marja.





WĘDRÓWKI PO L. O. P. P.

Dzisiejszy fragment wędrówki po kołach L.O.P.P. należałoby rozpocząć słowami bajki dziecinnej: — Hen, na dalekim Grochowie, przy cichej ul. Terespolskiej, za wysokim parkanem i portjernią, gdzie stróżuje dwóch groźnych Cerberów, kategorycznie domagających się przepustki, jaskrawą plamą odcina się od mroków opustoszałych w godzinach południowych biur Państwowych Zakładów Inżynierji, jeden oświetlony budynek.

To dom Urządzeń i Organizacyj Społecznych.

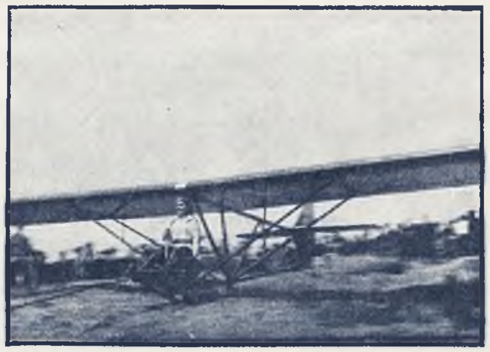
Nie znając terenu z trwogą w sercu wstępuję po paru schodkach na parterowy szeroki kurytarz. Po obu stronach szereg drzwi. za niemi gwar stłumionych rozmów. Tu Strzelec, tam P. W., aż wreszcie tabliczka z napisem: Koło L. O. P. Nr. 316. Suchy klekot maszyny do pisania brzmi jakoś przyjaźnie. Nabieram więc odwagi, pukam. Uprzejme: Proszę! — skłania mię do uchylenia drzwi.

Pokoik taki mały. Trzy kroki wszerz i wzdłuż! Cóż za kontrast z tak potężną machiną organizacyjną, jaką przedstawia to Koło, liczące 4.000 członków. Z przyjemnością stwierdzam, że pomimo swych rozmiarów, Koło nie traci grosza społecznego na zbędne efekty reprezentacji. W szczupłym tym lokalu rozwijają swą działalność członkowie Władz Koła, którzy miast po godzinach urzędowania zawodowego rozejść się po domach na zasłużny wypoczynek, trwają na posterunku, składając ideałom społecznym swoą obywatelską daninę.

— Proszę mi powiedzieć — zapytuje Prezes Koła, p. R. Dmowski, nie bez odcienia dumy, — czy dużo jest w stolicy Instytucyj, które tak jak P. Z. Inż. mogą się pochwalić tem, iż 100 procent ich pracowników należy do jednego Koła L.O.P.P. i to od Naczelnego Dyrektora do portjerów fabrycznych.

— A od jak dawna istnieje Koło?

— Zapoczątkowaliśmy organizację w r. 1928, z ówczesnym Nacz. Dyrektorem p. płk. Meyerem, por. Januszewskim, oraz dwoma delegatami robotników, pp. Zielińskim i Bochanowiczem. Początkowo nie szło to łatwo. W pierwszym roku zwerbowaliśmy zaledwie 17 członków, — statutowo zbyt mało, żeby nas Komitet Stołeczny mógł zarejestrować. Już w połowie r. 1929 Koło liczyło 49 członków, a w końcu tegoż roku 212. Nie zraził nas pewien opór kolegów, ani nawet przykrości, jak wygwizdywanie mówców na zebraniach robotniczych, tak zwanych „masówkach". Wiedzieliśmy, że wynika to jedynie z braku dostatecznego uświadomienia co do społecznego znaczenia Ligi, jej roli i zadań na wypadek wojny. Jak dalece uświadomienie to przeniknęło w



Start!...

rzesze naszych pracowników, świadczy wymownie obecna ilość członków Koła Nr. 316.

— Jakże Zarząd daje sobie radę organizacyjnie z tak imponującą liczbą członków. Wszakże to nie łatwo trzymać 4.000 osób w stałem napięciu zainteresowania odnośnie postępów i rozwoju L.O.P.P., dotrzeć do wszystkich z materjałem informacyjnym i szkoleniowym, słowem podtrzymać ten trwały Znicz zapału wśród rozproszonej po 8-iu fabrykach rzeszy ludzi o różnym poziomie wykształcenia?



Grupa członków Koła L.O.P.P. Nr. 316.

— Właśnie ze względu na tak dużą ilość członków Koło posiada na każdej placówce P. Z. Inż. po jednym Oddziale. Jest ich więc razem 8. Każdy oddział ma sekretarza i delegata do Zarządu, wybieranego na Walnem Zebraniu.

Życie samo podyktowało Kołu swoisty proceder uskuteczniania wyborów do Zarządu, odbiegający od szablonu, a w rezultacie nieuchybiający wymogom statutu. Każde 100 członków Koła wybiera na walnem zebraniu Oddziału delegata. Delegaci zaś dokonywują wyboru Zarządu.

— Jaką kwotą wyrażają się sumy składek członkowskich i jak się przeprowadza zbiórkę?

— Około 20.000 zł. rocznie Koło nasze przysparza Lidze, a dotychczas wpłaciło już prawie 70.000 zł. Dzięki temu, że wśród pracowników niema ani jednego abstynenta ligowego, zbędne jest odbieranie comiesięczne od każdego członka jego składki członkowskiej, co pociągnęłoby za sobą mus prowadzenia skomplikowanej buchalterji Koła. Wyręcza nas buchalterja fabryki, potrącając składki z uposażeń i przekazując je bezpośrednio do kas L.O.P.P., za wyjątkiem kwot przewidzianych w budżecie, na które Zarząd wystawia zapotrzebowania. Tak więc na r. 1935/36 przewiduje się drobne koszta administracyjne Koła, jak zakup materjałów piśmiennych, odruków i pieczęci, jak również przejazdy delegatów z fabryk podwarszawskich na posiedzenia. Dalej wyszkolenie, odczyty, wycieczki i zakup kilkudziesięciu masek przeciwgazowych oraz uzupełnienie bibljotek w podręczniki i czasopisma fachowe.

Jako naczelne hasło postawiło sobie Koło szerzenie idei Ligi, szkolenie członków i ich dzieci. Rezultaty praktyczne są pokaźne: 2.216 członków przeszkolonych na 10-godzinnych kursach informacyjnych. 14 członków ukończyło kurs instruktorski III stopnia, 23 zaś 45-godzinny kurs komendantów objektów. Fakt niezmiernie cenny, gdy się uwzględni przemysłowy charakter placówek P. Z. Inż. Obecnie 15 członków uczęszcza na kurs instruktorski II stopnia i równocześnie w dwóch punktach (przy ul. Terespolskiej i w Ursusie) szkoli się 100 kobiet z zakresu drużyn odkażających.

Koło nie ogranicza się do zagadnień O.P. L.Gaz., swą cegiełkę do realizacji hasła „uczmy się latać" przyłożyło wyszkoliwszy trzech pilotów szybowcowych, w tem 1 kobietę, p. Gellertównę, posiadającą kategorję C. Bogaty swój bilans uzupełnia 36 wycieczkami i 12 akademjami. Posiada też 2 drużyny odkażające w stonie reorganizacji, wskutek częściowego zdekompletowania po redukcjach.

Nie zapomniano też o dzieciach, czemże byłaby sieć „Kołowej" akcji, gdyby brakło tak ważnego ogniwa, jak propaganda i przygotowywanie młodzieży do prac na obronę lotniczą i przeciwgazową kraju oraz rozwojem lotnictwa. Poczynając od 15 b. m. w kilku punktach stolicy, w lokalach szkół rzemieślniczych, rozpoczęły się wieczorowe kursy modelarstwa dla synów członków Koła L.O.P.P. Nr. 316 w wieku od lat 12 do 17.

Opuszczam lokal tego Koła z miłem poczuciem, że zapoznałem się z nowym odcinkiem naszego życia społecznego, gdzie się nie wegetuje, lecz piękna robota wre.

M. Zawadzka

W czasie komisji przy początkowem szkoleniu.





NOWE SZYBOWISKA NA WOŁYNIU.

Departament Lotnictwa Cywilnego Ministerstwa Komunikacji zatwierdził ostatnio nowy teren szybowcowy, do szkolenia pilotów w zakresie do kategorji B, położony na stokach Dziewiczej Góry koło Zdołbunowa.

Szybowisko „Dziewicza Góra" znajduje się w odległości około 3 kilometrów od Zdołbunowa obok wsi Nowomylsk.

Tereny te zarejestrowane na Wołyński Okrąg Wojewódzki L. O. P. P. w Łucku, posłużą Kołu Szybowcowemu L. O. P. P. w Zdołbunowie do uruchomienia praktycznych kursów pilotażu szybowcowego.

Ponadto zatwierdzono również do użytku tereny szybowcowe do kat. A „Szybenna Góra" koło Dubna.

Szybowisko graniczy z miastem i stanowi równe i łagodne zbocza, pozbawione jakichkolwiek przeszkód naturalnych.

Należy przypuszczać, że ruchliwe Koło Szybowcowe w Dubnie wykorzysta należycie wzmiankowane tereny do szkolenia swych członków na pilotów szybowcowych.

Troską władz wojewódzkich L. O. P. P. jest obecnie znalezienie odpowiednich szybowisk szkolnych w okolicach Łucka i Kowla. Poszukiwania są już prowadzone intensywnie pod kierownictwem instruktora-pilota szybowcowego p. R. Flacha.

Nowogródzki Okrąg Wojewódzki.

Dn. 9.XI. b. r. po długiej i ciężkiej chorobie zmarł członek Prezydjum Zarządu Okręgu Wojewódzkiego LOPP w Nowogródku Inż. Jan Stanisław Lechowicz. Zmarły urodził się w r. 1897 i ukończył Wydział Mierniczy Politechniki Lwowskiej. W Nowogródku zajmował stanowisko kierownika Oddziału Pomiarów Nowogródzkiego Urzędu Wojewódzkiego. W lipcu 1930 r. wszedł w skład Zarządu Okręgu Wojewódzkiego LOPP. W r. 1931 został obrany na przewodniczącego Sekcji Obrony Przeciwgazowej, a od połowy r. 1934 prawie do ostatnich chwil życia był sekretarzem Zarządu Okręgu, wchodząc w skład Prezydjum tegoż i będąc trzecim skolei Sekretarzem Zarządu Okręgu. W uznaniu zasług został odznaczony srebrną i złotą odznaką honorową LOPP.

W zmarłym Okrąg Nowogródzki utracił pracownika, który gorąco zajmował się sprawami Ligi i którego trudno będzie zastąpić.

Cześć Jego pamięci!

Warszawski Okrąg Wojewódzki.

W czasie „XII Tygodnia LOPP" Obwód Miejski LOPP w Pruszkowie zorganizował następujące imprezy: 1) pochód propagandowy, 2) „konkurs literacki szkolny", 3) zawody patroli w maskach, 4) pokazy z dziedziny oplg. oraz 5) zbiórka na listy. Powodzenie tych imprez świadczy dobitnie o zainteresowaniu, jakiem miejscowe społeczeństwo otacza prace LOPP.

Wołyński Okrąg Wojewódzki.

W dn. 25.XI. b. r. Koło Szybowcowe LOPP we Włodzimierzu przeprowadziło próbne loty na nowozbudowanym przez Koło szybowcu typu „Wrona". Loty te były równocześnie pierwszemi lotami na nowozarejestrowanem przez Min. Komunikacji szybowisku „Krasna-Góra" koło Włodzimierza (st. kol. Bubnów).

Loty wykazały całkowitą zdolność szybowca do lotów.

Ś. P.
KONSTANTY WOJCIECHOWSKI



Tarnopolski Okrąg Wojewódzki L.O.P.P. dzieli się smutną wiadomością z czytelnikami naszego czasopisma, że w dniu 11 listopada 1935 r. po dokonanej operacji zmarł Instruktor Rejonowy OPLG. ś. p. Wojciechowski Konstanty, przeżywszy lat 25.

Na terenie Okręgu Tarnopolskiego pracował jako Instruktor Rejonowy OPLG. na powiatach Złoczów, Brody, Zborów i był zaliczony do grupy najlepszych pracowników Okręgu, jako jednostka sumienna, posiadająca duży zasób inicjatywy, energji życiowej i wiedzy fachowej.

W dniu 8.XII. b. r. rozpoczął się na Szybowisku LOPP w Czerczycach koło Włodzimierza praktyczny kurs pilotażu szybowcowego do kat. A. Szkolenie rozpoczęło 10 uczniów, którzy wykonali w dniu rozpoczęcia kursu 35 lotów i szurań. Wspomniany kurs został zorganizowany przez Koło Szybowcowe LOPP we Włodzimierzu, posiadające własny szybowiec typu „Wrona".

✲

W przychodni PCK we Włodzimierzu przy ul. Piłsudskiego, uruchomiony został przez władze PW i WF punkt porady sportowo-lekarskiej m. in. dla kandydatów na pilotów szybowcowych.

Krakowski Okrąg Wojewódzki.

Zarząd Krakowskiego Okręgu Wojewódzkiego LOPP przygotował miłą niespodziankę na Gwiazdkę. Wydał bowiem 2 gry towarzyskie pod nazwą „Zawody Samolotów" i „Loppek", które mogą być doskonałą rozgrywką dla młodzieży szkolnej i starszych. Gry wykonane są w kolorach, naklejone są na trwałym kartonie o estetycznym wyglądzie. Marginesy gier opatrzone są hasłem LOPP.

Cena pojedyńczej gry wraz z opisem wynosi zł. 1.50, natomiast obu łącznie w specjalnem kartonowem pudełku zł. 3.50. Gry zamawiać można w Zarządach Okręgów Wojewódzkich oraz Ośrodku Propagandy Okręgów Wojewódzkich oraz Ośrodku Propagandy Okręgu Krakowskiego, ul. Pierackiego 1.

✲

Zarząd Krakowskiego Okręgu Wojewódzkiego LOPP postanowił wydać serje filmowych przezroczy, obejmujące modelarstwo, szybownictwo, obronę przeciwlotniczą bierną i czynną oraz materjał statystyczny. W tym celu Zarząd Okręgu rozpisuje konkurs na najlepsze prace z powyższych dziedzin. Warunki konkursu:

1. Należy nadesłać szereg zdjęć fotograficznych, tworzących pewną całość seryjną odnośnej dziedziny. Zdjęcia fotograficzne powinny być ostre i wykonane na papierze lśniącym.
2. W wypadku, gdyby wykonanie zdjęć fotograficznych nastręczało trudności natury technicznej, można przesyłać precyzyjnie wykonane rysunki.
3. Do zdjęć powinny być dołączone opisy objaśniające ujęte w formie referatu.

Prace konkursowe w 2 kopertach z zaznaczeniem na kopercie wewnętrznej „konkurs filmowy" prosimy przesyłać do Zarządu Okręgu Wojewódzkiego LOPP w Krakowie ul. Zwierzyniecka 26 do dnia 31.I.1936 r. jako ostatecznego terminu.

Dla prac najlepszych Zarząd Okręgu ustalił 2 nagrody pieniężne na każdy dział:
1 nagroda — zł. 150.
2 nagroda — zł. 50.

Prócz tego Zarząd Okręgu zastrzega sobie prawo wykupienia zdjęć nienagrodzonych.

Z tygodnia L. O. P. P. Obwodu Miejskiego w Pruszkowie.





L'ARMÉE DE L'AIR



Dla Francji zagadnienie swobody ruchów na morzu Śródziemnem jest nie mniej jeżeli nie bardziej ważne, niż dla Anglji lub Włoch. Nijwiększe, najbardziej kulturalne i zaludnione (blisko 15 miljonów mieszkańców) kolonje francuskie leżą w Afryce Północnej. Dzieli je od metropolji tylko kilkaset kilometrów słonej wody na zachód od Sycylji.

Dzięki tej sytuacji geograficznej ważniejsze francuskie szlaki morskie nie krzyżują się z drogami włoskiemi, lecz idą równolegle. Jedynie komunikacje z Indochinami i kilkoma mniejszemi kolonjami oraz krajami mandatowemi Azji Mniejszej są w położeniu podobnem do komunikacyj angielskich.

Wprawdzie Francja ma część swej granicy lądowej wspólną z Italją, jednak cała jej uwaga skierowana jest na północny wschód w stronę Niemiec.

W ostatnich paru latach, udało się Francuzom wznowić mocno przedtem nadwyrężoną przyjaźń z Włochami.

Szczególnie w dziedzinie lotnictwa wojskowego nawiązano stosunki, o których oficjalnie się nie mówi, które jednak można zakwalifikować jako sojusz obronny.

Tak się przedstawia sytuacja Francji od południa i wschodu. Z drugiej strony prawdziwe, czy też urojone niebezpieczeństwo niemieckie zmusza Francuzów do zachowania jak najlepszej komitywy z Anglją. W stosunkach angielsko - włoskich rola Francji nie jest ani łatwa ani też przyjemna, bardzo jednak ważna. Francja stała się czynnikiem łagodzącym i pośredniczącym w tarciach wywołanych przez wojnę abisyńską.

Niewątpliwie i w tym wypadku autorytet rządu francuskiego i jego polityka mocno się opiera na sile zbrojnej, a przedewszystkiem na jej części najbardziej ruchowej, dającej się użyć w najkrótszym czasie — na francuskiej **Armji Powietrznej.**

Lotnictwo francuskie, aczkolwiek najsilniejsze w świecie — o najchlubniejszych tradycjach wojennych i sportowych, doniedawna jeszcze było mocno zaniedbane pod względem jakości sprzętu.

Dziś, wobec ogromnego rozwoju lotnictwa sowieckiego i niemieckiego, co do których nie mamy ścisłych danych, oraz wobec znacznego wzrostu lotnictwa Stanów Zjednoczonych A. P., światową „lokatę" francuskiej **L'Armée de l'Air** trudno ustalić.

Nieszczęściem francuskiej aeronautyki wojskowej, zarówno w czasie wojny światowej jak i długo po niej, była zła organizacja władz naczelnych. Do r. 1928 lotnictwem kierowali albo szefowie departamentów różnych ministerstw (trzech lub czasem nawet czterech) albo podsekretarze stanu, z pod których władzy wyjmowano najistotniejszą jego część — jednostki bojowe.

Gdy wreszcie utworzono samodzielne **„ministerstwo powietrza"**, stało się ono igraszką partyj politycznych, które wyznaczały ministrów niemających nic lub prawie nic wspólnego zarówno z lotnictwem jak i z wojskowością wogóle.

Dopiero w r. ub. objął tę niezmiernie odpowiedzialną placówkę, znany nam jako francuski attaché wojskowy w Warszawie, generał Denain — as bombardowania z wojny światowej.

Udało mu się przełamać opór i niechęć swych starszych kolegów z innych dwóch ministerstw wojskowych, t. j. armji lądowej i marynarki wojennej z jednej strony, z drugiej zaś — parlamentu i decydujących czynników politycznych.

Wszystkie rodzaje lotnictwa (wojskowe, morskie, kolonjalne i cywilne) zostały poddane jego kierownictwu. Skutki tego kroku nie dały na siebie długo czekać.

Obecnie flota powietrzna „ojczyzny awjacji" w szybkiem tempie odradza się i odzyskuje czołowe miejsce, tak lekkomyślnie utracone.

Ogólna ilość samolotów w jednostkach bojowych, według Rocznika Wojskowego Ligi Narodów w r. 1931 wynosiła 1.220 — w metropolji, 395 — w krajach zamorskich i 62 — na okrętach, razem — 1.677. Samolotów szkolnych i treningowych było 708. Do tego trzeba dodać około 35% zapasu gotowego do natychmiastowego użycia. Otrzymamy wtedy około 2.300 maszyn bojowych i około 1.000 — treningowych.

Rocznik Wojskowy zaznacza, że stan ten nie zmieniał się do r. 1934 włącznie. Ale w tym właśnie roku lotnictwo francuskie uległo gruntownej reorganizacji, którą znamy tylko w grubszym zarysie. Trudno więc powiedzieć dokładnie, jak się przedstawia liczba samolotów Armji Powietrznej dzisiaj.

Wiadomo wszakże, że wiele autorytatywnych głosów przemawia za zerwaniem z polityką „eskadr" *), t. j. z ilościową rozbudową lotnictwa, a przejściem na politykę „sprzętu", t. j. na podniesienie jego jakości.

Istotnie przeciętna moc samolotu z 1931 r. o kilka tylko jednostek przewyższa 500 KM, co dziś jest jawnym anachronizmem.

Wiadomo też, że znacznie się rozbudowało i polepszyło najbardziej przedtem zaniedbane lotnictwo morskie.

We Francji lata już 27-tonnowy wodnosamolot **„Lieutenant de vaisseau Paris"**, dzisiaj zaś ta sama firma — **Latécoère** projektuje budowę 60 — 80 tonnowej maszyny o mocy napędowej około 100 tysięcy koni mechanicznych. Silniki dla tego samolotu — **Hispano 12 Y** po 1.700 MK każdy — już są w robocie.

Organizacyjnie lotnictwo francuskie przedstawia się następująco: cała metropolja podzielona jest na 4 okręgi „powietrzne", piąty — stanowi Afryka Północna. Na terytorjum okręgów rozlokowane są oddziały bojowe, szkoły i zakłady.

Najmniejszą jednostką bojową jest eskadra **(escadrille).** Eskadry łączą się w dywizjony **(groupe),** grupy zaś w pułki **(escadre),** pułki — zkolei w półbrygady, te zaś w brygady (nie zawsze). Wyższych związków obecnie niema, dawniej były dywizje powietrzne.

Na 1 stycznia b. r. istniało 26 pułków, w jesieni sformowano jeszcze jeden (101-szy), obecnie więc jest ich 27. Z tej liczby 4 pułki stoją w Afryce Północnej, 1 zaś — w Lewancie. Pozatem w innych kolonjach jest 9½ samodzielnych eskadr (w naszem pojęciu tego słowa). „Lżejszych od powietrza" reprezentują 6 bataljonów balonowych.

Jakościowo w lotnictwie francuskiem dominuje lotnictwo rozpoznawcze. Na 161½ eskadr (bez nowego **pułku**, o którym była mowa), rozpoznawczych jest — 91½, myśliwskich — 36 i bombardujących — 34.

Jednakże stan ten należy uważać za przejściowy.

„Konieczne stało się — mówi gen. Denain o nowej doktrynie francuskiego lotnictwa — żeby nasze siły powietrzne mogły być użyte w całości bądź do bitwy powietrznej, bądź do współdziałania z operacjami na ziemi lub na morzu, albo też tu i tam jednocześnie.

Konieczność ta, czy kto chce tego, czy — nie chce jest niezaprzeczalna.

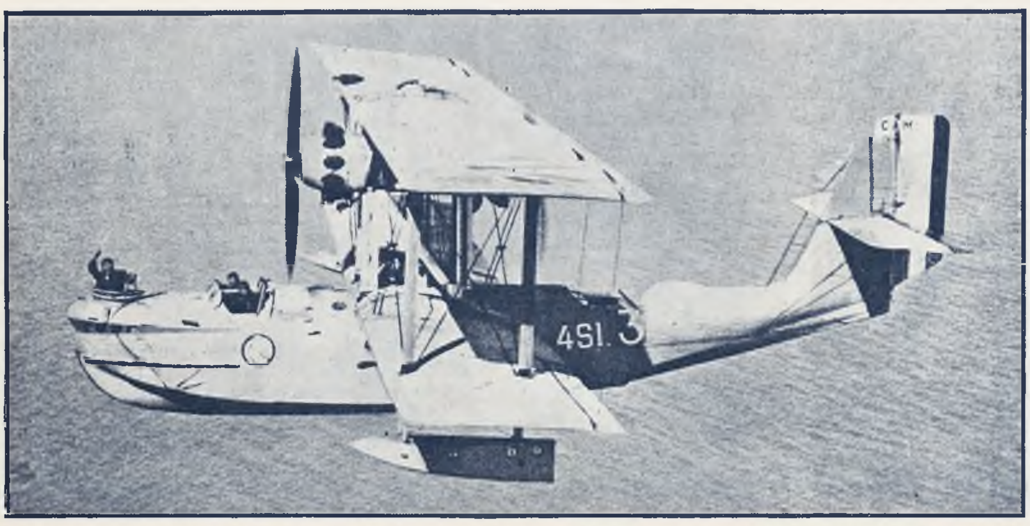
Techniczny wzór **wielomiejscowego samolotu bombardowania** i rozpoznania, wprowadzony w większej części naszego lotnictwa, pozwoli na urzeczywistnienie tej doktryny".

Niewielka część **lotnictwa morskiego** — samoloty okrętowe (obecnie około 100 sztuk) — podporządkowana jest ministerstwu marynarki wojennej. Samoloty te znajdują się na: lotniskowcu **„Béarn"** — 40 sztuk, transportowcu lotniczym (lotniskowiec bez pokładu do startu i lądowania samolotów na kołach) **„Commandant Teste"** — 20 wodnosamolotów, oraz na większych okrętach nadwodnych — po 1 — 3 sztuki.

Lotnictwo kolonjalne, t. j. te 9½ eskadry, które się znajdują w: Indochinach (4 eskadry), Afryce Zachodniej (3), Afryce Ekwatorjalnej (1) oraz w Somalji Francuskiej (½) i na Madagaskarze (1), pod względem użycia oddane jest pod rozkazy ministra i władz kolonij.

Zaznaczyć trzeba, że eskadry Lewantu, Marokka, Algieru i Tunisu wchodzą nie w skład lotnictwa kolonjalnego, lecz — Armji Powietrznej.

Obserwator.



*) Escadre — we Francji — pułk lotniczy.



ROK ZBROJEŃ POWIETRZNYCH

Kończymy rok 1935. Tylko 16 miesięcy dzieli nas od mety, jaką wyznaczyła sobie — a więc i innym — Wielka Brytanja w wyścigu zbrojeń powietrznych.

Trzeba pilnie obserwować co się dzieje na szerokim świecie — w fabrykach lotniczych, w eskadrach i w powietrzu — aby nie ulec zbytecznemu zaskoczeniu w przyszłości.

Zdaje się, że — poza okresem wojny światowej — nigdy jeszcze nie byliśmy świadkami podobnie wytężonej pracy w dziedzinie rozbudowy lotnictwa, a przedewszystkiem lotnictwa wojskowego.

Nie mówiąc już o jakościowym wzroście mocy sił powietrznych świata, ilościowo przekroczyły one co najmniej dwukrotnie liczbę samolotów, które latały na frontach w r. 1918, tym kulminacyjnym punkcie wielkiej wojny.

Zróbmy więc krótki przegląd zdarzeń tegorocznych we flotach powietrznych przynajmniej najważniejszych lub bardziej nas interesujących państw.

Po skończeniu wojny światowej lotnictwo państw zwycięzonych, na mocy traktatów pokojowych, bądź uległo zniszczeniu, bądź zostało przekazane zwycięzcom. Zwycięzcy zkolei zbyt pochopnie zdemobilizowali swe siły powietrzne, doprowadzając je w pewnych wypadkach do absurdalnie niskich stanów. Tak naprzykład Anglja z około 400 eskadr 1918 r. pozostawiła sobie tylko 6 (100 samolotów) w metropolji i 19 — w kolonjach i krajach mandatowych (350 samolotów); Włochy, ku chwili objęcia władzy przez faszystów, „zredukowały" swe lotnictwo do... 76 samolotów (740 — w r. 1918).

Wkrótce jednak przyszło otrzeźwienie. Pod akompanjament alarmów parlamentarnych, prasowych, Ligi Narodów i t. p. powoli odradzały się floty powietrzne wielkich mocarstw.

Nie bez racji straszono tajnemi zbrojeniami Niemiec, czerwonem niebezpieczeństwem Sowietów, żółtem — Japonji. Niedawni sojusznicy zerkali na siebie nieufnie. Jednakże wycieńczona wojną Europa zachowywała pewien umiar w skali swych zbrojeń. Co więcej — łudzono się, że konferencje rozbrojeniowe doprowadzą do jakichś granic, na których zbrojenia się zatrzymają.

Ostateczny cios tym złudzeniom zadał Mussolini, organizując w r. 1931 wielkie manewry lotnicze z udziałem blisko 1.000 samolotów bojowych. Manewry te zademonstrowały światu znaczenie doktryny „integralnej" wojny powietrznej, która rzekomo postawi przeciwnika na kolana w ciągu 3—4 dni.

W roku następnym podobną demonstrację urządziły u siebie Stany Zjednoczone Ameryki Północnej. Od tego czasu zaczęło się na dobre.

Za przykładem bolszewików układano „piatiletki" lotnicze, według tychże recept skracano je w czasie — „pięciolatka w 4 lata" i jeszcze mniej... Rok 1935 wyciągnął na światło dzienne to, co się robiło dotychczas w mrokach tajemnicy.

Rok obecny zaczął się od tak zwanego paktu lub „Locarna" lotniczego. Francuzi z Anglikami ułożyli projekt umowy dla 5 państw zachodnio-europejskich, polegającej zgrubsza na wzajemnej pomocy czterech państw, udzielanej napadniętemu przeciwko piątemu — napastnikowi. W grę wchodziły Anglja, Francja, Belgja, Niemcy i Włochy.

Aczkolwiek każdemu było jasne, że ostrze tej umowy skierowane jest przeciwko Niemcom, one to właśnie przyjęły skwapliwie propozycję anglo-francuską. Dawało im to możność prawie legalnego ujawnienia swego lotnictwa wojskowego. Któż bowiem pertraktowałby o pomoc powietrzną z państwem, które nie ma odpowiedniej broni.

Włochy natomiast z umowy nie bardzo były zadowolone, gdyż pewne szczegóły projektu jakby usuwały ten kraj z pierwszego planu obrazu, który miał się stworzyć.

Jednakże później, jak wiemy, ministrowie lotnictwa Włoch i Francji zawarli jakąś konwencję dwustronną. Ogłoszono wówczas, że chodziło jedynie o cywilne linje lotnicze, dziś jednak ukazują się w szeregu dzienników francuskich wiadomości o wzajemnem przyrzeczeniu pomocy lotnictwa wojskowego. Gazety wymieniają ilość włoskich jednostek, mających w wypadku wojny przylecieć do Francji i pierwsze miejsca ich postoju (Dijon i Lyon). Pogłoski te nie były dotychczas zdementowane ani przez rząd francuski, ani też włoski.

Skutki „Locarna powietrznego" ujawniły się bardzo prędko i to wręcz przeciwne tym, których mógłby się spodziewać przeciętny czytelnik komunikatów i korespondencyj politycznych. Nikt z umawiających się nie zechciał się okazać partnerem mniej godnym, czyli mniej solidnym niż inni.

Nieomal nazajutrz po rozmowach londyńskich, bo 11 lutego, francuski minister lotnictwa generał Denain wygłosił w Sorbonie odczyt, w którym wskazał, że w końcu 1936 roku Francja będzie posiadała jedno z najlepszych, jeżeli nie najlepsze lotnictwo w Europie. Przeciętna szybkość samolotów lekkich będzie podniesiona z 240 do 370 km na godzinę. Szybkość cięższych samolotów zostanie podwojona.

Z Berlina zaś komunikowali korespondenci, że niemiecki sztab generalny domagać się będzie prawa posiadania floty powietrznej, złożonej z około 3500 aparatów myśliwskich i bombowych.

W rzeczywistości Niemcy, nie bawiąc się w żadne pertraktacje, 1 marca ogłosili militaryzację swego lotnictwa, czyli, jak wówczas pisano, „ujawnili" istnienie wojskowych sił powietrznych.

„Linja mojej polityki — zapewniał minister lotnictwa Rzeszy Goering — nie polega na stworzeniu zaczepnej broni powietrznej, która mogłaby być uważana za groźbę wobec innych państw, lecz tylko na zaopatrzeniu Niemiec w lotnictwo wojskowe, które byłoby wystarczające dla obrony przed atakiem powietrznym".

Po tym akcie nastąpiło ogólne oburzenie Europy i... wybuchła panika. Z rozmaitych „dossier" dowiadywaliśmy się pokolei, że Niemcy mają 2, 3, 10, 25 i nawet 50 tysięcy samolotów bojowych.

Następnie zrewidowano programy zbrojeń, przyśpieszono ich wykonanie i podwyższono normy. Później ministrowie lotnictwa i szefowie sztabów generalnych, jak również szefowie rządów i kierownicy polityki zagranicznej wizytowali i rewizytowali się nawzajem, omawiając możliwość i konieczność dalszego rozwoju swych sił powietrznych.

Jeszcze później przestano się interesować (nie zupełnie oczywiście) lotnictwem niemieckiem; zjawił się bowiem nowy czynnik polityki międzynarodowej i nowy bodziec zbrojeń powietrznych — „konflikt" włosko-abisyński.

Wojna w Afryce, a raczej przygotowania do niej spowodowały przedewszystkiem znaczne wzmocnienie lotnictwa włoskiego. 400 lub 500 samolotów poszło do Erytrei i Somalji, na ich miejsce sformowano i wyposażono w najnowszy sprzęt tyleż nowych jednostek w kraju.

Ponieważ okazało się, że na morzu Śródziemnem interesy Wielkiej Brytanji są zagrożone, trzeba było i tam dorzucić cośniecoś.

Zresztą sprawy te były już omawiane w ostatnich numerach „Lotu Polskiego". Rzućmy więc tylko okiem na najbliższych naszych sąsiadów i na wielkie potęgi zamorskie.

Sowiety, mocno niezadowolone i zaniepokojone obaleniem przez Niemcy części V traktatu wersalskiego (ograniczenia wojskowe), większą jeszcze niż dotychczas zwróciły uwagę na rozwój swego lotnictwa. Zdaje się, że pakt franko-sowiecki opiera się głównie na interwencji lonictwa w ewentualnej wojnie europejskiej.

Ile obecnie mają samolotów — nie wiemy. Sprawozdawcy zagraniczni obliczają ich ilość na 2, i 3 i nawet 5 tysięcy maszyn. Tajemnicy swych zbrojeń bolszewicy strzegą jak źrenicy oka.

W jesieni jednak, na manewrach kijowskiego okręgu wojskowego, pokazano misjom: francuskiej, włoskiej i czechosłowackiej coś zupełnie nowego w dziedzinie operacyjnego użycia lotnictwa. Pokazano desant powietrzny na skalę, jaką dotychczas uważano za utopję.

Wysadzono na ziemię nie kilku agentów lub kilkudziesięciu saperów-dywersantów, lecz około półtora tysiąca żołnierzy z bronią i amunicją. Około 600 ludzi zrzucono na spadochronach, resztę wysadzono z samolotów, które lądowały na przygotowanych przez spadochronistów terenach.

Drugi nasz sąsiad — Czechosłowacja sypnął na rozbudowę swego lotnictwa pieniędzmi. Budżet lotnictwa wojskowego podwyższono, zresztą już nie po raz pierwszy, w tym roku (na 1936) o 29,2 miljonów koron. Oprócz tego zebrano śród społeczeństwa 16 miljonów koron (około 4 miljonów zł.), za które zamówiono już 35 samolotów bombardujących i 14 — myśliwskich. Ponadto buduje się 10 nowych lotnisk „cywilnych".

Za Oceanem jeszcze w roku ubiegłym Stany Zjednoczone A. P. przystąpiły do reorganizacji swych sił powietrznych.

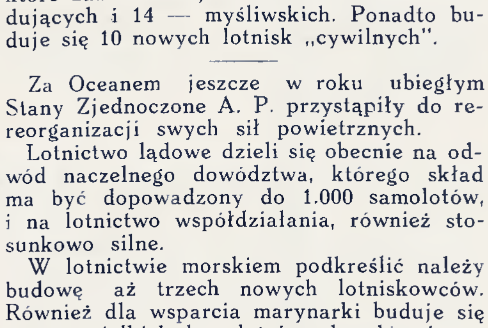
Lotnictwo lądowe dzieli się obecnie na odwód naczelnego dowództwa, którego skład ma być dopowadzony do 1.000 samolotów, i na lotnictwo współdziałania, również stosunkowo silne.

W lotnictwie morskiem podkreślić należy budowę aż trzech nowych lotniskowców. Również dla wsparcia marynarki buduje się szereg wielkich baz lotniczych, głównie na wyspach Aleuckich i na Alasce.

Wielkie manewry morsko-lotnicze, które się odbyły na Pacyfiku w lecie b. r., zaniepokoiły mocno Japonję. Państwo Wschodzącego Słońca odpowiedziało również manewrami na Oceanie i przyśpieszeniem programu rozwoju lotnictwa. Państwo to także ma 2 lotniskowce w budowie. Jego lotnictwo lądowe stale wzrasta w miarę rozszerzania wpływów na kontynencie azjatyckim i wzrostu dalekowschodnich sił sowieckich.

Oto krótki, zbyt krótki, żeby mógł być wyczerpujący, przegląd stanu lotnictwa w 1935 roku.

Żołt.



KORPUS PODOFICERSKI DAJE DLA L.O.P.P. ESKADRĘ

Ofiarność korpusu podoficerskiego jest dostatecznie znaną szerszemu ogółowi społeczeństwa. Łożenie krociowych sum na rozmaite cele społeczne corocznie, ufundowanie dwóch samolotów, a tem samem zajęcie pierwszego miejsca w ofiarności na urządzenie zawodów „Challenge" w roku 1934 i wyekwipowanie na te zawody ekipy podoficerskiej — mówią same za siebie. Wszędzie tam, gdzie idzie o zadokumentowania zrozumienia dla celów wyższych — tam podoficer nie skąpi grosza.

Na zjeździe w dniu 12 stycznia r. b. uchwalił korpus podoficerski opodatkowanie się w wysokości jednego złotego przez okres 12 miesięcy, aby z tych pieniędzy zakupić trzy samoloty na mające się odbyć w roku 1936 zawody „Challenge". Uchwała zapadła jednogłośnie, ani jeden głos protestu nie zmącił wspaniałej decyzji.

Polska odstąpiła od zamiaru urządzenia kosztownych, a mało dających korzyści zawodów. Oczekiwano, że korpus podoficerski cofnie decyzję o opodatkowaniu się wobec braku podstaw, dla jakich opodatkowanie uchwalono.

Tak się jednak nie stało. Korpus podoficerski swej uchwały nie cofnął, bo stwierdził, że pieniądze, które nie będą potrzebne na zawody „challengeowe", przydadzą się jednakże lotnictwu. Korpus podoficerski rzuca hasło „Uczmy się latać". Nie należy rozumieć tego hasła dosłownie. Rzucając to hasło podoficerowie nie mieli zamiaru realizować go dosłownie, czyli rzucić własne stanowiska i przenosić się do służby w lotnictwie.

Korpus podoficerski, rzucając to hasło, pragnął przyjść z pomocą lotnictwu przez zaofiarowanie sum, przeznaczonych na „Challenge" — na rozbudowę lotnictwa sportowego. W tym celu wraz z hasłem „Uczmy się latać" zmieniony zostaje i szyld komitetu zbiórki. Dawniejszy Komitet zbiórki na „Challenge" — przekształca się automatycznie na Komitet zbiórki na lotnictwo sportowe. Składki wpływają i rosną.

Gdy składki urosły do olbrzymiej sumy blisko 200.000 złotych — postanowiono powziąć decyzję zrealizowania postulatów, powziętych w łonie Komitetu, a mających przynieść korzyść lotnictwu sportowemu.

Zwołane zebranie plenarne Komitetu — postanowiło, aby z pieniędzy zebranych zakupić jedną eskadrę samolotów szkolnych typu RWD-8 i eskadrę tę oddać do dyspozycji Ligi Obrony Powietrznej Państwa z przeznaczeniem dla mającej powstać szkoły lotnictwa cywilnego w Bielsku na Śląsku.

W roku przyszłym, w maju, nastąpi uroczystość przekazania eskadry L.O.P.P. — przez korpus podoficerski.

Ten wspaniały dar, jaki składa korpus podoficerski lotnictwu polskiemu, posiada w oczach podoficerów podwójną wartość. Wartość jednostki lotniczej, tak naszemu skromnemu lotnictwu potrzebną i wartość spełnionego przez społeczność podoficerską obowiązku, wobec potrzeb Państwa.

Korpus podoficerski, oddając do dyspozycji lotnictwa polskiego eskadrę — czyni to z wiarą, że znajdzie dla swego czynu naśladowców. Wierzymy, że jesteśmy tylko pierwsi, ale nie jestemśy ostatni w ofiarności na cele lotnictwa, bez którego żadne dziś państwo istnieć nie może. Państwo nasze „jest wspólnem dobrem wszystkich obywateli bez wyjątku". O tem wiemy nietylko my, podoficerowie.

Jeszcze tylko parę miesięcy dzieli nas od chwili, gdy na polach Mokotowa stanie nasza eskadra, aby rozpocząć zaszczytną służbę dla Polski i Jej chwały. Chwila ta będzie naszem wielkiem świętem. Będzie ukoronowaniem wysiłku trudnego, bo dokonanego w okresie ciężkiego kryzysu materjalnego.

Ofiarowaniem eskadry dla lotnictwa jest spełnieniem ostatniej woli zmarłego Wodza. Testament Jego nakazał nam budować Polskę silną. Niechże więc w pierwszą bolesną rocznicę Jego śmierci, wzniesie się w podniebne polskie szlaki warkot motorów i szum skrzydeł pierwszej szkolnej eskadry, noszącej Jego nieśmiertelne imię.

Stanisław Wojnicki, st. sierż.

5-CIOLECIE STOWARZYSZENIA MECHANIKÓW LOTNICZYCH

8 grudnia b. r. odbyła się w Warszawie uroczystość 5-cio lecia Stowarzyszenia Mechaników Lotniczych, połączona z poświęceniem sztandaru tej organizacji. Uroczystość ta odbyła się pod protektoratem Prezesa Zarządu Głównego L. O. P. P. gen dyw. inż. Leona Berbeckiego i Szefa Departamentu Aeronautyki gen. bryg. inż. L. Rayskiego.

Po nabożeństwie w kościele Zbawiciela i złożeni u wieńca u stóp pomnika „Ku Czci Poległych Lotników" w lokalu stowarzyszenia odbyła się podniosła uroczystość poświęcenia sztandaru, wbijania gwoździ do drzewca sztandaru i wręczenie go chorążemu z odpowiedniem okolicznościowem przemówieniem.

Podczas uroczystości rozdano uczestnikom broszurę, traktującą o rozwoju tej pożytecznej organizacji w ciągu pięciu lat.

Stowarzyszenie to obejmuje teren całej Rzeczypospolitej, posiadającej odpowiednie koła prowincjonalne.

Cel towarzystwa jest ściśle określony § 4 Statutu; „Stowarzyszenie ma na celu przygotowanie fachowo wyszkolonych, w duchu patrjotycznym wychowanych i karnie zorganizowanych **kadr mechaników i techników lotniczych oraz instruktorów przeciwgazowych dla pracy w przemyśle lotniczym i przeciwlotniczej obronie kraju".**

Stowarzyszenie powstało w 1927 r. z absolwentów kursów mechaników lotniczych L. O. P. P. w Warszawie, jako koło mechaników lotniczych L. O. P. P., a po rozwinięciu się w 1930 r., już jako odrębna instytucja. Dzięki poparciu finansowemu L. O. P. P., doceniającej znaczenie i wartość tej organizacji, przeprowadzono szereg kursów dla członków stowarzyszenia, jak np. kursy konstrukcji lotniczej, kurs technologiczny, kurs szybowcowy i t. d.

Dziś towarzystwo to rozrosło się i obejmuje organizacyjnie cały przemysł i wszystkie warsztaty lotnicze. L. O. P. P., która tyle już okazała poparcia stowarzyszeniu i teraz z głębi serca życzy wszystkim jego członkom, z ich Prezesem inż. B. Zalewskim na czele, dalszej owocnej działalności w osiągnięciu celów tak dobrze określonym statutem.





KRÓLEWSKIE ZAWOŁANIE

Gdy po bitwie pod Crecy (1346 r.) król Edward III kroczył po pobojowisku, natknął się po francuskiej stronie na zwłoki ślepego króla czeskiego, który w herbie miał zawołanie „Służę". Zawołanie to król nadał towarzyszącemu sobie „Czarnemu Księciu", ówczesnemu Księciu Walji, uważając, że jest to motto dla władcy szczególnie stosowne. Do dzisiejszego dnia Książe Walji jako każdorazowy następca tronu ma w herbie trzy strusie pióra i zawołanie „Służę".

Koncern Górn. Hutniczy „Wspólnoty Interesów" przoduje rozmiarami i różnorodnością produkcji w polskiem życiu gospodarczem. W skład koncernu wchodzą 5 hut żelaza oraz 3 zakłady przetwórcze. Blisko 17.000 robotników i urzędników czynnych jest przy koksowniach i wielkich piecach, w stalowniach i walcowniach, we fabrykach i laboratorjach oraz w organizacji technicznej, handlowej i finansowej firmy. „Wspólnota Interesów" jest również największym polskim producentem węgla, zatrudniającym w swoich 5 kopalniach pod ziemią i nad ziemią przeszło 10.000 robotników i urzędników. Kapitały pracujące w przedsiębiorstwie wynoszą według ostatniego zatwierdzonego bilansu przeszło 400.000.000 zł.

Staramy się kierować wysiłki wszystkich u nas zatrudnionych pracowników ku jak najwydatniejszemu ulepszeniu produkcji koncernu oraz udostępniać jego wyroby jak najliczniejszym odbiorcom. Wytwarzamy nasze wyroby dzisiaj lepiej, aniżeli je wytwarzaliśmy dwa lata temu, a zakres produkcji naszych zakładów jest dziś większy. Docieramy z naszemi wyrobami do wszystkich zakątków Polski i wywozimy wzrastające ilości do wszystkich niemal państw świata, a w szczególności do Rosji, Niemiec, Ameryki Połudn. Holandji, Indji Ang. i Japonji.

Każdy obywatel naszego kraju styka się z wyrobami „Wspólnoty Interesów" codziennie. Główne grupy produktów W. I. obejmują: węgiel i koks — surówkę — żelazo profilowe dla budownictwa i konstrukcji żelaznych — szyny i wszelki materjał dla nawierzchni kolejowych — blachę grubą, cienką i falistą — bednarkę — obręcze i tarcze kołowe — rury stalowe do przewodów gazów i płynów — stal szlachetną dla narzędzi, samochodów, samolotów — odlewy z żelaza — mosty — szkielety stalowe — wagony normalno- i wąskotorowe — tramwaje — sprężyny i resory — kompletne urządzenia dla kopalń, hut, kuźni, chłodni, rzeźni, bekoniarni, fabryk papieru, garbarni, cegielń i fabryk dachówek oraz fabryk chemicznych — walce drogowe i łamacze kamieni do budowy dróg — zespoły ogrzewnicze i wentylatory — dźwigi — kotły parowe i paleniska — maszyny różne i części maszyn — narzędzia ręczne — wszelkie naczynia emaljowane, cynkowane, i z blachy nierdzewnej dla użytku w domu i w gospodarstwie oraz dla turystyki — podkowy — elektrody.

Pełny spis wyrobów koncernu obejmuje kilkaset pozycji. Nasi odbiorcy otrzymają go po wydaniu, interesenci będą go mogli przejrzeć u naszych przedstawicieli. Centrala „Wspólnoty Interesów" w Katowicach tel. 329-57 udzieli dalszych informacji na każde życzenie. Organizacja nasza chce trwać i rozszerza się „na usługach społeczeństwa".

„WSPÓLNOTA INTERESÓW"

KATOWICKIEJ S. A. DLA GÓRN. I HUTN.
I
GÓRN. ZJEDN. HUT KRÓLEWSKA I LAURA

NOWE WYDAWNICTWA

ORGANIZACJA WYCHOWANIA.

Ksiażki z dziedziny wychowawczej są u nas jeszcze wciąż, niestety, rzadkością. Każdy kto staje do pracy wychowawczej, nauczyciel, oficer, czy instruktor wciąż słyszy o tem, że ma uczniów swych nietylko szkolić ,czy doskonalić, ale i **wychowywać.** Daleko natomiast rzadziej słyszy o tem, **jak** jednak ma to czynić. I podczas gdy w swej dziedzinie specjalnej znajduje dziś już może dostateczną ilość pomocy w postaci podręczników, instrukcyj, czy przepisów, to tam, gdzie chodzi o wychowanie, **o urobienie charakteru** uczniów — wychowawcy pozostawieni są wciąż samemu sobie.

Z prawdziwą tedy radością każdy kto styka się z dziedziną wychowania powitać musi nową książkę ppłk. dypl. Marjana Porwita *). W książce tej otrzymujemy to czego brak nam było dotychczas, **metodę wychowania,** ujętą planowo i przejrzyście, opartą na bogatem doświadczeniu autora i głębokich studjach wzorów obcych. Autor tej piękne jpracy podchodzi wprawdzie z punktu bardziej specjalnego, wychowania **żołnierza.** Zgodzimy się jednak — wszyscy którzy w Polsce mają do czynienia z wychowaniem wogóle, twierdzę, iż brak nam wciąż jeszcze i — tak zapewne będzie jeszcze przez czas dłuższy — właśnie żołnierskich cnót w duszy naszego społeczeństwa. Wyrabiać więc musimy nietylko w oddziałach, w szkole, w każdym zespole który instruować musimy karność, zaparcie się siebie, podporządkowanie własnego ja celom wyższym, jak miłość Ojczyzny, obowiązkom zawodu, honorowi służby, a jednocześnie z tem rozwijać musimy szlachetne współzawodnictwo, poczucie odpowiedzialności i szybkości i trafność decyzji.

Wszystko to są przecież cnoty bezcenne w każdym zawodzie, brak ich jest wprost nie do pomyślenia w powołaniu lotnika, który, pozostawiony w powietrzu niemal z reguły samemu sobie bardziej niż ktokolwiekbądź inny musi być przedewszystkiem dobrym żołnierzem.

Autor metodę swą oparł na przykładzie wpływu osobistego wychowawcy na uczniów. Wychowywać innych, względnie dowodzić innymi może więc ten tylko kto potrafi wychowywać siebie i — sobie przedewszystkiem rozkazywać, nad sobą panować.

Książka ppłk. Porwita mówi o rzeczach prostych, a głębokich, o tych rzeczach o których zapominamy w szarzyźnie życia, a które właśnie stanowią o życiu jednostek, wojsk i narodów!...

*) Ppłk. dypl. Marjan Porwit, Duch żołnierski (organizacja wychowania żołnierza). Warszawa 1935, Główna Księgarnia Wojskowa, str. 238.

ZDZISŁAW CHRZĄSTOWSKI — LEGENDA MURMAŃSKA — WSPOMNIENIA.

Główna Księgarnia Wojsk., Warszawa 1935.

„Jeśli jest w legendach coś fałszywego — zauważył Marszałek Piłsudski — to one naprzód daleko nie zajdą, wstrzymają się u wrót serca".

Legenda murmańska nie wstrzyma się u czujnych wrót polskiego serca; jej proste, surowe piękno, jej nieubrane w sztuczność frazesów, niesfałszowane bohaterstwo będzie stanowiło zawsze cenne ogniwo w długim łańcuchu naszych wyzwoleńczych wysiłków. Dzieje garści ludzi, którzy poprzez niewiarogodne niebezpieczeństwa i trudy, poprzez szalejącą rewolucję przedzierali się aż hen do Archangielska, by nie utracić nic z honoru polskiego żołnierza i tam stworzyć oddział wojska polskiego, którego postawa i męstwo wzbudzą podziw wszystkich aljantów — mają w sobie nietylko wiele najszlachetniejszego romantyzmu, ale też wiele prawdziwej tężyzny, woli wytrwania i przetrwania i wspaniałej młodzieńczej nadziei, mają w sobie piękną naukę i wartościowy przykład. Chrząstowski jako poprostu urodzony pisarz, który talent niezaprzeczony nosił już w swym murmańskim tornistrze, rzucił na kanwie prawdziwych zdarzeń — garść barwnych, drgających życiem szkiców, i zrobił to tak bezpośrednio, tak prawdziwie, że tom jego czyta się jak najlepszą powieść, z zainteresowaniem, które aż do końca wzrasta.

Autor z pamięci przeżyć swoich umiał nie wykreślić niczego, czegoby zabraknąć mogło do całości barwnego obrazu. To też obraz jest pełny i barwny. Żywi z tych kart wstają ludzie, żywe ich walki, trudy i przeżycia, żywa wokół nich egzotyczna dla nas przyroda.

Niewątpliwie zainteresuje nas przedewszystkiem postać podporucznika Eugenjusza Małaczewskiego, niezapomnianego i nieodżałowanego poety, którego pamięci autor pracę swą poświęcił i którego „dał" w swej powieści żywego, naturalnego, prawdziwego. Przeczytamy nieznaną dotad zupełnie, humorystyczną balladę Małaczewskiego o szkockim dowódcy „krwiożerczym okularniku Skillu", o polskim rycerzu „nawpół błędnym Chrząstosławie" (t. j. autorze szkiców), przeczytamy mnóstwo fragmentów, najcenniejszych „powiedzonek" i wierszyków przedwcześnie zgasłego poety i przyznamy chętnie, że te żywe wieści o zgasłym mają dużą wartość i są również wybitnym walorem tej niezwykłej książki. A Baśka murmańska jest? Zapytacie. Oczywiście jest — jest wszystko. Ale o tem wszystkiem sprawozdawca tylko sygnalizuje — a czytać powinni wszyscy.

Wydanie książki bardzo staranne, do czego nas zresztą Główna Księgarnia Wojskowa już przyzwyczaiła. Okładka i opracowanie graficzne atelier Girs-Barcz bez zarzutu. Fotografje (których jest przeszło dwadzieścia) — dobre i ciekawe, przeważnie dotąd nie publikowane.

W WALCE O SZCZYTY ANDÓW DR. K. JODKO-NARKIEWICZ.

Warszawa, 1935. Główna Księgarnia Wojskowa. Cena zł. 17.50.

Polacy na szczytach Andów! Triumf polskiej wyprawy wysokogórskiej! Wiadomościami o naszem wspaniałem zwycięstwie przepełnione były gazety polskie i argentyńskie, a za niemi prasa całego świata powtarzała szczegóły o tej niezwykłej wyprawie. Ostatnio wyszła książka kierownika wyprawy andyjskiej Dr. Konstantego Jodko-Narkiewicza, zawierająca barwny opis przeżyć, oraz podająca w zakończeniu resumé zdobyczy naukowych, ozdobiona wspaniałemi ilustracjami p. t. **„W walce o szczyty Andów".**

Z pośród licznych zdobytych przez Polaków szczytów wymienimy tylko najważniejsze: Mercedario — 6.770 m, Pico Negro — 5.490 m, Alma Negro — 6.120 m, la Messa — 6.080 m, Cerro Romada — 6.410 m, Aconcagua — 7.015 m.

Instytut Geograficzny w Buenos Aires w uznaniu zasług wyprawy nadał lodowcowi Aconcaguy nazwę „Lodowca Polaków".

Dodać do tego należy jeszcze dwa ciekawe szczegóły.

Pierwszy, że wyprawa sfinansowana została wyłącznie pieniędzmi Polaków, tych z Polski i tych z Argentyny.

Drugi — że ekwipunek wyprawy obliczony, zważony i udoskonalony przez polskich alpinistów aż do najdrobniejszych szczegółów — wykonany został całkowicie w kraju.

Wyprawa w Andy to całkowite i wyłączne zwycięstwo polskiej nauki i polskiego sportu.

Książka Dr. K. Jodko-Narkiewicza jest wspaniałym reportażem pamiętnikarskim dorastającym w zupełności narracją i walorami literackiemi do wielkości dokonanego wyczynu. Czyta się ją jak najbardziej fascynującą i pełną napięcia powieść i ogląda z prawdziwem zadowoleniem estetycznem, wspaniałe fotografje w opracowaniu atelier Girs-Barcz.

„W walce o szczyty Andów" jest dziwnie piękną książką, pełną uroku i świeżości prawdziwego czynu. Może to właśnie tak uderza i pociąga nas obracających się w kieracie codziennych obowiązków i codziennej pracy. Może to właśnie tęsknota za szlachetną walką za wielkim czynem i wielkiem zwycięstwem, a jednocześnie duma, że zwycięstwo to Polsce przypadło w udziale — może to właśnie sprawia, że czytając tę wspaniałą książkę, pozostaje się w atmosferze ożywiającego entuzjazmu i zapału.

I dlatego może nikomu bardziej nie należałoby książki tej zalecić, jak właśnie młodzieży. Książka ta stwierdza, że mimo zmechanizowania i zmaterjalizowania naszego życia, jest olbrzymie, wspaniałe i jakże zajmujące pole bezinteresownej i szlachetnej walki dla dobra nauki i ludzkości. Wszystkim którym jest drogi ten ideał radzimy przeczytać książkę Dr. K. Jodko-Narkiewicza.

Redakcja rękopisów nie zwraca.

Warunki prenumeraty w kraju: *rocznie* **10 zł.,** *półrocznie* **5 zł.,** *kwartalnie* **2 zł. 50 gr.**

Zagranicą rocznie: 9 fr. szw., *półrocznie* 4½ fr. szw. — *Konto czekowe P. K. O. Nr. 7.860.*

Ceny ogłoszeń: Okł. Cała Strona 1.000 zł., ½ str. 500 zł., ¼ str. 300 zł. Barwa o 30% drożej.

Komitet Redakcyjny: Przewod. mjr. pil. A. Wojtyga. Czł. płk. inż. K. Moniuszko, mjr. pil. F. Haberek, inż. St. Krasuski

Redaktor: Karol Koźmiński.

Wydawca: Zarz. Gł. L. O. P. P. *Red. i adm.: Warszawa, Wierzbowa 9, tel. 2-66-88.* *Konto P. K. O. 7.860.*

Sp. Akc. Zakł. Graf. „Drukarnia Polska", Warszawa, Szpitalna 12, w dzierżawie Spółki Wydawniczej Czasopism, Sp. z o. o.

